Deutscher Bundestag **Drucksache 15/3578**

15. Wahlperiode 09. 07. 2004

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (14. Ausschuss)

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
– Drucksache 15/2373 Nr. 2.47 –

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Mindestbedingungen für die Durchführung der Richtlinie 2002/15/EG sowie der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr

KOM (2003) 628 endg.; Ratsdok. 15688/03

A. Problem

Die EU-Kommission hat einen Richtlinienentwurf vorgelegt, welcher die Verbesserung der Durchsetzung der Sozialvorschriften (Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85) sowie der Richtlinie 2002/15/EG in der Union zum Ziel hat. Bezüglich der dort vorgeschlagenen Maßnahmen bedarf es einer angemessenen Berücksichtigung der den Bundesländern entstehenden Personal- und Sachkosten sowie des Aufwandes für die Einrichtung einer Koordinierungsstelle.

B. Lösung

Annahme einer Entschließung, durch welche die Bundesregierung aufgefordert wird, im Verkehrsministerrat auf eine angemessene Berücksichtigung der finanziellen Auswirkungen des Vorschlags für die Länder hinzuwirken und hinsichtlich der Einrichtung einer Koordinierungsstelle in enger Abstimmung mit den Ländern eine sachverträgliche Position zu erarbeiten, die dem Ziel des Richtlinienentwurfs dient.

Einstimmige Annahme der Entschließung

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

in Kenntnis der Unterrichtung durch die Bundesregierung – Drucksache 15/2373 Nr. 2.47 – folgende Entschließung anzunehmen:

„1. Der Deutsche Bundestag begrüßt die Ziele des Richtlinienentwurfs der Europäischen Kommission, die Sicherheit im Straßenverkehr in der Union durch einheitliche Vorschriften über Art und Umfang der Straßenverkehrskontrollen im gewerblichen Güterkraftverkehr zu verbessern. Die Maßnahmen führen tendenziell zu einer Angleichung der Wettbewerbsbedingungen auf dem Transportgütermarkt.

2. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, im Verkehrsministerrat darauf hinzuwirken, dass die finanziellen Auswirkungen des Vorschlags in Hinblick auf die den Bundesländern entstehenden Sach- und Personalkosten angemessen berücksichtigt werden.

3. Die Einrichtung einer Koordinierungsstelle ist mit einem erheblichen bürokratischen Aufwand verbunden und hat Auswirkungen auf die Länder. Die Bundesregierung wird gebeten, in enger Abstimmung mit den Ländern eine sachverträgliche Position zu erarbeiten, die dem Ziel dieses Richtlinienentwurfs dient.“

Berlin, den 2. Juli 2004

Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Eduard Oswald	**Uwe Beckmeyer**
Vorsitzender	Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Uwe Beckmeyer

I. Überweisung

Die Vorlage auf Drucksache 15/2373 Nr. 2.47 (Ratsdok. 15688/03) wurde am 16. Januar 2004 gemäß § 93 Abs. 1 der Geschäftsordnung an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur federführenden Beratung und an den Ausschuss für Gesundheit und Soziale Sicherung zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Die EU-Kommission hat einen Richtlinienentwurf vorgelegt, welcher die Verbesserung der Durchsetzung der Sozialvorschriften (Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85) sowie der Richtlinie 2002/15/EG in der Union zum Ziel hat. Dies soll durch eine Erhöhung der Mindestkontrollzahl (3 Prozent Fahrerarbeitstage statt bisher 1 Prozent), durch die Förderung des Informationsaustausches zwischen den Mitgliedstaaten, durch die Einrichtung einer zentralen Koordinierungsstelle zur Durchsetzung gemeinschaftlicher Vorschriften in den Mitgliedstaaten, durch die Verpflichtung zu Standardausrüstung der Kontrollbeamten, durch die Einführung einer Risikobewertung von Unternehmen, um deren langfristiges Verhalten bei Ordnungswidrigkeitenverfahren einfließen zu lassen, durch die Harmonisierung von Sanktionen für Verstöße sowie durch die Vorsorge für ausreichende Straßenkontrollplätze bewirkt werden.

III. Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses

Der **Ausschuss für Gesundheit und Soziale Sicherung** hat die Vorlage auf Drucksache 15/2373 Nr. 2.47 (Ratsdok. 15688/03) in seiner 54. Sitzung am 11. Februar 2004 beraten und empfiehlt deren Kenntnisnahme.

IV. Beratungsverlauf im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat die Vorlage auf Drucksache 15/2373 Nr. 2.47 (Ratsdok. 15688/03) in seiner 32. Sitzung am 3. März 2004 beraten.

Die Koalitionsfraktionen haben dazu einen Antrag eingebracht (Ausschussdrucksache 15(14)560), dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung ergibt. Die Fraktionen der CDU/CSU und der FDP sind diesem Antrag in der Sitzung beigetreten.

Die **Fraktion der SPD** erklärte, es komme jetzt darauf an, innerhalb Deutschlands eine einheitliche Position zu erreichen. Der Bund solle die einheitliche Position dann auf EU-Ebene einbringen. Sie erläuterte den Inhalt des Antrags auf Ausschussdrucksache 15(14)560. Die Mindestkontrollzahlen würden nach dem Vorschlag der Kommission dramatisch von 1 Prozent auf 3 Prozent erhöht. In Deutschland seien diese Werte schon fast erreicht, in anderen Ländern noch nicht. Der Standard solle in Europa insgesamt erst einmal erhöht werden. Die neuen Mitgliedstaaten müssten sich konsequent verhalten und die Kontrollen durchführen, damit es nicht zu erheblichen Unterschieden innerhalb Europas kommen könne.

Die **Fraktion der CDU/CSU** schloss sich den Ausführungen der Fraktion der SPD an. Sie sprach die Einführung eines digitalen Fahrtenschreibers mit dem Stichtag 5. August 2004 an. Diesbezüglich gebe es wie bei der LKW-Maut wieder technische Probleme. Sie warf die Frage auf, weshalb es dazu keine Ausschreibung gegeben habe.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** betonte, dass eine Harmonisierung absolut notwendig sei und man darauf drängen müsse.

Die **Fraktion der FDP** stellte fest, die EU versuche Defizite bei der vorhandenen Kontrolldichte zumindest formal auszugleichen. Es sei nicht zur Kenntnis genommen worden, dass in Deutschland jetzt bereits deutlich mehr als in anderen Ländern kontrolliert werde. Bevor man über die Neueinrichtung von Behörden in Deutschland nachdenke, sollten die anderen Ländern bereit sein, sich auf die als Minimum vorgesehenen 3 Prozent hin zu bewegen. Die Kontrollen in Deutschland könnten auch ohne neue Behörden nachgewiesen werden. Wichtiger sei es, in Deutschland erst dann aktiv zu werden, wenn die anderen Länder nachgezogen hätten.

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen** hat den gemeinsamen Antrag aller Fraktionen auf Ausschussdrucksache 15(14)560 einstimmig angenommen. Die Vorlage Ratsdok. 15688/03 wurde zur Kenntnis genommen.

Berlin, den 2. Juli 2004

Uwe Beckmeyer
Berichterstatter

RAT DER EUROPÄISCHEN UNION

Brüssel, den 4. Dezember 2003 (08.12)
(OR. fr)

15688/03

Interinstitutionelles Dossier: 2003/0255 (COD)

LIMITE

TRANS 343
SOC 516
CODEC 1736

VORSCHLAG

der	Europäischen Kommission
vom	3. Dezember 2003
Betr.:	Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Mindestbedingungen für die Durchführung der Richtlinie 2002/15/EG sowie der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr

Die Delegationen erhalten in der Anlage den mit Schreiben von Frau Patricia BUGNOT, Direktorin, an den Generalsekretär/Hohen Vertreter, Herrn Javier SOLANA, übermittelten Vorschlag der Kommission.

Anl.: KOM(2003) 628 endg.

KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 21.10.2003
KOM(2003) 628 endgültih

2003/0255 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über Mindestbedingungen für die Durchführung der Richtlinie 2002/15/EG sowie der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr

(von der Kommission vorgelegt)

BEGRÜNDUNG

A. EINLEITUNG

1. Durch die vorgeschlagene Richtlinie wird die Richtlinie 88/599/EG[1] aufgehoben und durch ein neues Regelwerk ersetzt. Dieser Vorschlag ist eine Folgemaßnahme zum Weißbuch „Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“[2], worin die Kommission strengere Kontrollen und Sanktionen ankündigt. Im Weißbuch der Kommission werden vier Maßnahmen genannt, die zu treffen sind: Förderung der wirksamen und einheitlichen Auslegung; Anwendung und Kontrolle der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften auf dem Gebiet des Straßenverkehrs; Harmonisierung der Sanktionen und der Bedingungen für die Stilllegung von Fahrzeugen; Verschärfung von Kontrollen; Förderung des systematischen Informationsaustauschs. Die erste Maßnahme war Gegenstand des Kommissionsvorschlags zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85[3]; die übrigen Maßnahmen werden in diesem Vorschlag behandelt.

2. Durch den Vorschlag wird auch der verbreiteten und vom Europäischen Parlament[4], in Entschließungen des Rates (Verkehr)[5] und Stellungnahmen der auf europäischer Ebene zusammengetretenen Sozialpartner des Straßenverkehrssektors vertretenen Auffassung Rechnung getragen, dass die Durchsetzung der Straßenverkehrsvorschriften in der Union unbedingt verbessert werden muss.

3. Seit dem Inkrafttreten der derzeit geltenden Richtlinie 1988 hat sich vieles im Straßenverkehr innerhalb der Union geändert. Erstens wurde der Binnenmarkt geschaffen, woraufhin die Liberalisierung des Straßenverkehrssektors erfolgte. Zweitens wurde mit Wirkung vom Juli 1998 die Kabotage innerhalb der Union liberalisiert. Drittens nahm der Handel mit mittel- und osteuropäischen Ländern als Folge der Heranführungsstrategie der Union erheblich zu. Diese Faktoren haben zu einem erheblichen Anstieg des innergemeinschaftlichen Verkehrsaufkommens und zu einer Verschärfung des Wettbewerbs sowohl zwischen Spediteuren der Gemeinschaft als auch zwischen Gemeinschaftsspediteuren einerseits und Drittlandsspediteuren andererseits geführt. Für die Betreiber ist die Versuchung stärker geworden, sich durch Nichtbeachtung der Vorschriften zu den Lenk- und Ruhezeiten gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 einen Wettbewerbsvorteil zu verschaffen.

4. Gleichzeitig wurden in den Zweijahresberichten[6] der Gemeinschaft zur Umsetzung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85[7] eine Ausweitung der Maßnahmen zur Durchsetzung der Vorschriften sowie ein erheblicher Anstieg der Zahl der

---

1 ABl. L 325 vom 29.11.1988, S. 55.
2 KOM(2001) 370 endg.
3 KOM(2001) 573 endg.
4 Bericht A4-0032/99 über die Verkehrspolitik: Harmonisierung der Sozialvorschriften, Berichterstatter: Herr M. Grosch.
5 Entschließung Nr. 85/C 348/01 des Rates vom 20. Dezember 1985 zur Verbesserung der Anwendung der Sozialverordnungen im Straßenverkehr; Entschließung Nr. 94/C 309/03 des Rates vom 24. Oktober 1994 über den Güterkraftverkehr im Europäischen Binnenmarkt.
6 KOM(1993) 494 endg.; KOM(1995) 713 endg.; KOM(1997) 698 endg.; KOM(2000) 84 endg.; KOM(2001) 767 endg.
7 ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 1.

ermittelten Verstöße festgestellt. Mindestens 50% der bei Verkehrskontrollen ermittelten Verstöße betreffen die Sozialvorschriften.

5. Die Konsequenzen der aus übermäßig langen Arbeits- oder Lenkzeiten und minimalen Ruhezeiten resultierenden Übermüdung von Berufskraftfahrern für die Straßenverkehrssicherheit wurden durch Untersuchungen ausreichend belegt[8]. Bei einer von der Kommission finanzierten, auf Berufskraftfahrer im Personen- und Güterverkehr auf Lang- und Kurzstrecken ausgerichteten Studie[9] in Österreich, Deutschland, Frankreich und Italien gaben beispielsweise 23% aller Fahrer an, bei der Arbeit am Steuer einzuschlafen, wenn sie 40 bis 50 Stunden arbeiteten; bei einer Arbeitszeit von 50-60 Stunden stieg diese Zahl auf 45% an[10]. Um Verkehrsüberlastungen bei Tage auszuweichen, wird zunehmend nachts gefahren; bei der Studie wurde ermittelt, dass 74% der Fahrer, die vier Nächte oder länger fuhren, nach eigenen Angaben im vorangegangenen Jahr mehr als sechsmal eingeschlafen waren[11]. Im Übrigen steht fest, dass die meisten Unfälle sich in den frühen Morgenstunden ereignen. Diese Besorgnis erregenden Statistiken belegen, dass die Gemeinschaft sich ernsthaft mit der Durchsetzung der Vorschriften befassen muss, und dass die Mitgliedstaaten ihrer Verantwortung gegenüber den Bürgern gerecht werden müssen. Wenngleich neu entstehende Technologien es den Fahrern erleichtern, ihre Arbeitszeiten sicher zu organisieren, sind zwischenzeitlich weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Durchsetzung notwendig.

6. Durch die Verordnung (EG) Nr. 2135/98[12] beschloss der Rat die Einführung eines digitalen Fahrtenschreibers zur zuverlässigeren und genaueren Erfassung und Speicherung von Daten zu Lenk- und Ruhezeiten, Pausen und sonstigen Arbeiten. Der Ausschuss zur Anpassung des Fahrtenschreibers an den technischen Fortschritt vereinbarte im März 2000 technische Spezifikationen. Die technischen Spezifikationen wurden von der Kommission im Zuge der Verordnung (EG) Nr. 1360/2002[13] angenommen, die am 5. August 2002 veröffentlicht wurde. Spätestens 24 Monate nach dieser Veröffentlichung müssen alle neue gewerblich genutzten Kraftfahrzeuge, die in den Geltungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 fallen, mit dem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet sein. Der neue Fahrtenschreiber wird eine raschere und genauere Datensichtung erlauben und Manipulationsmöglichkeiten einschränken. Durch diesen Vorschlag soll eine Rahmenregelung für Kontrollen unter Einsatz dieses Instruments geschaffen werden, die ein gemeinsames Konzept fördert und gleichzeitig den einzelstaatlichen Kontrollorganen ausreichenden Ermessensspielraum für dessen Anpassung an besondere Gegebenheiten lässt.

---

8 Z.B. Hamelin, P.: Le travail des conducteurs routiers, structures de production, conditions de travail et risque, Société des Ingénieurs de l'Automobile (SIA), Paris, 23 S.Maycock, G.: Driver sleepiness as a Factor in Car and HGV Accidents, TRL, Crowthorne, UK, 1995, S. 55. Van Ouwerkerk, F.: Relationships between Road Transport working conditions, fatigue, Health and Traffic Safety, Verkehrsforschungszentrum der Universität Groningen, 1987, S. 35.

9 Arbeitszeiten von Berufskraftfahrern (Güter- und Personenverkehr/Fern- und Nahverkehr) und ihre Beziehung zur Straßenverkehrssicherheit innerhalb der EU), Studie Nr. B95-B2 7020-SIN 3973 (Juni 1997) Universität-Gesamthochschule Kassel, Institut für Arbeitswissenschaft.

10 Siehe Fußnote 8, S. 204.

11 Siehe Fußnote 8, S. 215.

12 ABl. L 274 vom 9.10.1998, S. 1.

13 ABl. L 207 vom 5.8.2002, S. 1.

7. Sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat haben sich für eine verstärkte Durchsetzung der Vorschriften im Straßenverkehr ausgesprochen. Der Rat hat bereits 1985, bei Einführung der ersten Sozialverordnungen, die von ihm gewünschte Durchsetzung in einer Entschließung detailliert klargestellt[14]. Einige der Erklärungen des Rates flossen zwar in die Richtlinie 88/599/EWG ein, andere begrüßenswerte Maßnahmen wurden jedoch der Initiative der einzelnen Mitgliedstaaten überlassen. Die Kommission hat beschlossen, einige dieser Erklärungen in den neuen Vorschlag aufzunehmen, um den Gemeinschaftsrahmen für die Durchsetzung der Vorschriften zu verbessern. In einer anderen Entschließung[15] betonte der Rat die Notwendigkeit einer schlüssigen und einheitlichen Anwendung und Durchsetzung aller Verordnungen im Güterkraftverkehr. Er forderte die Kommission auf, zu untersuchen, wie die Zusammenarbeit zwischen Behörden so verbessert werden kann, dass eine wirksame Ermittlung und Verfolgung von Verstößen gegen die Sozialverordnungen möglich ist. Schließlich appellierte der Rat an die Mitgliedstaaten, Verstößen gegen die im Güterkraftverkehr geltenden Verordnungen mit modernster Technik entgegenzuwirken. Mit diesem Vorschlag der Kommission soll den Anliegen des Rates entsprochen werden.

8. Bei der Erörterung des Kommissionsvorschlages, der in die Richtlinie 2002/15/EG[16] zur sektoralen Arbeitszeitregelung im Straßentverkehr mündete, im Rat und im Europäischen Parlament wurde die Notwendigkeit einer wirksamen Durchsetzung der Vorschriften betont. Aus diesem Grund und angesichts der engen Verbindung zwischen gemeinschaftlichen Rechtsakten zu Arbeits- und Lenkzeiten wurde beschlossen, durch Einbeziehung von Arbeitszeitregelungen im Rahmen dieses Vorschlages einen umfassenderen Ansatz für die Durchsetzung der Vorschriften auf diesem Gebiet schaffen.

9. Das Europäische Parlament hat mehrmals eine bessere Durchsetzung der bestehenden Sozialvorschriften gefordert, insbesondere im Zuge der Debatte über den Zweijahresbericht der Kommission über die Durchführung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85[17]. In dem Initiativbericht des Parlaments (Berichterstatter Herr Grosch, MdEP) über die Verkehrspolitik und die Harmonisierung der Sozialvorschriften, der die Stellungnahme des Parlaments zum Zweijahresbericht einbezog, wurde die Kommission aufgerufen sicherzustellen, dass gründliche Kontrollen mit wirksamen Sanktionen in diesem Bereich erfolgen[18]. Die 2002 vom Parlamentarischen Ausschuss verlangten zahlreichen Änderungen am Vorschlag der Kommission zum Ersetzen der geltenden Verordnung (EWG) Nr. 3820/85[19], der Bericht des Berichterstatters Markov[20], und insbesondere die Erörterung im Ausschuss für Regionalpolitik, Verkehr und Fremdenverkehr hoben auf die allgemeine Bedeutung häufigerer und wirksamerer Kontrollen im

---

14 Entschließung Nr. 85/C 348/01 des Rates vom 20. Dezember 1985 zur Verbesserung der Anwendung der Sozialverordnungen im Straßenverkehr.

15 Entschließung Nr. 94/C 309/03 des Rates vom 24. Oktober 1994 über den Güterkraftverkehr im Europäischen Binnenmarkt.

16 ABl. L 80 vom 23.3.2002, S. 35.

17 A4-0106/97: Bericht über den Bericht der Kommission über die Durchführung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr im Zeitraum 1991-1992 (17. Bericht der Kommission über die Anwendung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr), Berichterstatter: Herr M. Schlechter.

18 S. Fußnote 4.

19 ABl. C 51 E vom 26.2.2002, S. 234.

20 Bericht A4-0388/2002, Berichterstatter: Herr H. Markov.

Straßenverkehrssektor ab. Das Parlament beantragte in erster Lesung am 14. Januar einige Änderungen des Kommissionsvorschlages für eine Verordnung; die Kommission akzeptierte diese Änderungen, wies aber darauf hin, dass sie ihnen in einem separaten Vorschlag Rechnung tragen werde. Die Kommission ist bestrebt, allen vorgebrachten Anliegen in diesem Vorschlag gerecht zu werden.

10. Die Sozialpartner im Straßenverkehrssektor, die auf Gemeinschaftsebene in Form des durch den Beschluss 98/500/EG[21] der Kommission eingesetzten Ausschusses für den sektoralen Dialog zwischen den Sozialpartnern organisiert sind, plädieren seit langem für eine bessere Durchsetzung der Regeln, um einheitliche Wettbewerbsbedingungen im Binnenmarkt herzustellen und die Einhaltung der rechtlich vorgesehenen Arbeitsbedingungen der Fahrer zu gewährleisten. Die Kommission ist bestrebt, ihrem Wunsch nach wirksamer und verantwortungsbewusster Durchsetzung der Vorschriften in diesem Vorschlag zu entsprechen.

11. Auch die Europäische Konferenz der Verkehrsminister (EKVM) setzt sich seit Jahren nachdrücklich für eine verstärkte Durchsetzung der Vorschriften ein. So bekräftigten die Minister in der Entschließung Nr. 93/4[22] die Schlussfolgerungen des Berichts über Lkw und Straßenverkehrsrechtsicherheit[23], worin empfohlen wird, auf folgende Ziele hinzuwirken: mehr Kontrollen im Straßenverkehr und auf dem Betriebsgelände der Unternehmen; Mithaftung des Spediteurs/Arbeitgebers; Diversifizierung von Kontrollen; Einbeziehung punktueller Geldbußen; verbesserte Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten; Harmonisierung der Kontrollen und Sanktionen im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge. In jüngerer Zeit hat die EKVM die Politik verfolgt, die Gewährung multilateraler Kontingente für Verkehrsgenehmigungen in EKVM-Ländern an eine bessere Durchsetzung der Sozialvorschriften zu knüpfen[24]. Die Kommission hat diese Empfehlungen zur Kenntnis genommen.

12. Der vorliegende Vorschlag ist daher Ausdruck des allgemeinenen Wunsches nach einer besseren, wirksameren Durchsetzung der Gemeinschaftsregeln.

13. Daneben hat die Kommission eine Kosten/Nutzen-Analyse der neu einzuführenden Bestimmungen vorgenommen. Es wurde eine Reihe von Szenarien untersucht, wobei festgestellt wurde, welche Erhöhung der Gesamtzahl von Kontrollen den größten Nutzen brächte und welcher Mindestprozentsatz dabei auf Straßenkontrollen bzw. Kontrollen auf dem Betriebsgelände entfallen sollte. Der betreffende Bericht stützte sich auf umfangreiche Forschungsdatenbanken[25], Erfahrungen und statistische Erkenntnisse, die nicht nur in der Mitgliedstaaten gewonnen wurden, sondern auch bei vergleichbaren Vollzugsmaßnahmen in den USA.

B. ANHÖRUNG

14. Die Kommission ist seit Jahren bemüht, verbesserungsfähige Bereiche innerhalb der Durchsetzung zu ermitteln. Im Oktober 1998 legte sie den Mitgliedstaaten einen

---

21 ABl. L 225 vom 12.8.1998, S. 27.
22 CEMT/CM(1993) 4/endg.
23 CEMT/CM(93) 3.
24 CEMT/CM(2001) 6/endg.
25 'Costs-Benefit Analysis of Road Safety Improvements' (12. Juni 2003), ICF Consulting Ltd. (UK) mit Imperial College Centre for Transport Studies, London UK (im Folgenden „ICF-Studie").

umfassenden Fragebogen vor, worin diese detailliert angeben sollten, wie die Durchsetzung der Vorschriften im Sozialbereich nach ihrer Meinung verbessert werden könnte. Von den meisten Mitgliedstaaten ging eine Reaktion ein, und einige der darin enthaltenen Anregungen wurden von der Kommission aufgegriffen. Die Notwendigkeit einer besseren Zusammenarbeit zwischen den einzelstaatlichen Kontrollorganen wurde wiederholt genannt; dem wurde in diesem Vorschlag Rechnung getragen.

15. Derzeit finanziert die Kommission ein Projekt mit Beteiligung von Vollzugsbeamten aus allen Mitgliedstaaten unter der Schirmherrschaft der schwedischen Straßenverkehrsverwaltung[26]. Ziel ist die bessere Durchsetzung und Einhaltung von Sozialvorschriften durch einen effizienten Einsatz des digitalen Fahrtenschreibers in der Praxis sowie die Angleichung und Verbesserung von Kontrollmethoden und -verfahren. Durch diesen Vorschlag wird ein allgemeines Regelwerk geschaffen, während die Einzelheiten der unionsweiten Einführung des digitalen Fahrtenschreibersystems noch erörtert und die Durchsetzungspraktiken überprüft werden. Dieses Regelwerk spiegelt die ursprünglichen Diskussionsthemen dieser Gruppe wider.

16. Daneben hat die Kommission *Euro Control Route* (ECR) konsultiert, eine internationale Organisation von Vollzugsbeamten, die ursprünglich Teilnehmer aus Kontrollorganen der Beneluxländer umfasste. Infolge der offiziellen Verwaltungsvereinbarung zwischen den Beneluxländern und Frankreich aus dem Jahr 1999 wurde die Organisation auf zwischenzeitlich acht Mitgliedstaaten erweitert, nämlich neben den Beneluxländern Frankreich, Deutschland, Irland, das Vereinigte Königreich und Spanien. ECR ist ein Forum für den Gedankenaustausch über bewährte Verfahren und verfolgt drei Ziele: Erleichterung des Wissensaustauschs, Organisation gemeinsamer Durchsetzungsmaßnahmen und Förderung grenzüberschreitender praktischer Ausbildung. Mehrere Mitglieder von ECR haben zum Vorhaben der Kommission Stellung genommen, und ihren Bemerkungen wurde im Vorschlag größtenteils Rechnung getragen.

17. Der Ausschuss für den sektoralen Dialog zwischen den Sozialpartnern wurde um eine Stellungnahme zu einem vorläufigen Entwurf ersucht, hat jedoch bislang nicht offiziell reagiert.

18. In seiner in erster Lesung am 14. Januar 2003 abgegebenen Stellungnahme[27] hat das Europäische Parlament die Einführung diverser im Vorschlag vorgesehener Maßnahmen zur Verbesserung der unionsweiten Durchsetzung bereits gebilligt, nachdem der Vorschlag der Kommission zur Änderung der Hauptverordnung über Lenk- und Ruhezeiten[28] erörtert wurde.

C. RECHTSGRUNDLAGE

19. Rechtsgrundlage ist Artikel 71 EG-Vertrag (Mitentscheidungsverfahren).

---

26 Projekt Vägverket (SNRA) - Der digitale Fahrtenschreiber in der Praxis.
27 S. Fußnote 20.
28 S. Fußnote 3.

D. ZIEL UND GELTUNGSBEREICH

20. Durch den Vorschlag sollen Durchsetzungsmaßnahmen modernisiert, qualitativ verbessert und quantitativ ausgedehnt werden. Den Statistiken der Zweijahresberichte der Kommission zufolge haben einige Mitgliedstaaten die vorgeschlagene Ausdehnung der regelmäßigen Kontrollen bereits vollzogen oder sogar übertroffen. Die Einführung des digitalen Fahrtenschreibers ohne Nachrüstung wird zunächst die Durchsetzung erschweren, da sowohl die alten Fahrtenschreiberscheiben als auch die neuen elektronischen Daten ausgewertet werden müssen, um ein schlüssiges Bild zu erhalten. Deshalb wird vorgeschlagen, die mengenmäßige Ausdehnung der Kontrollen schrittweise zu vollziehen, nach Maßgabe der allmählichen Erneuerung der Fahrzeugflotten und der daraus resultierenden überwiegenden Verbreitung des neuen Fahrtenschreibers. Abschreckend wirkt nicht nur die angedrohte Geldbuße, sondern auch die Wahrscheinlichkeit der Ermittlung von Verstößen. Häufigere Kontrollen sind deshalb ein Anreiz zur besseren Einhaltung der Vorschriften.

21. Für die qualitative Verbesserung der Kontrollen ist eine entsprechende Ausbildung und Ausrüstung der Vollzugsbeamten aller zuständigen Behörden von wesentlicher Bedeutung. Während es den Mitgliedstaaten selbst obliegt, zu gewährleisten, dass die Beamten die notwendige Ausbildung auf nationaler Ebene erhalten, verpflichtet der Vorschlag die Mitgliedstaaten zur Einrichtung gemeinsamer Ausbildungs- und Austauschprogramme und zur Bereitstellung einer Standardausrüstung für die Beamten. Die Gemeinschaft kann nur dann Ergebnisse erwarten, wenn die Vollzugsbeamten über die notwendigen Mittel zur Bekämpfung der zunehmenden Verstöße gegen gemeinschaftsrechtliche Regeln verfügen. Die Ausrüstungsliste kann von der Kommission auf Anraten des Ausschusses der nationalen Vertreter aktualisiert werden.

22. Es kommt häufig vor, dass die Durchsetzung der gemeinschaftsrechtlichen Sozialvorschriften für den Straßenverkehr mehreren zuständigen Behörden in einem Mitgliedstaat obliegt. Dieser Umstand behindert die Koordinierung von Kontrollen innerhalb der Mitgliedstaaten und erschwert den Kontrollorganen der Nachbarstaaten die Ermittlung der zuständigen Behörde, mit der sie sich verständigen sollten. Er kann außerdem dazu führen, dass Kontrollen ein unterschiedlicher Stellenwert beigemessen wird, und dass die Verständigung zwischen den Kontrollbeamten auf dem Betriebsgelände und auf den Straßen unterschiedlich gut funktioniert. Behörden können eigene Maßnahmen zur Durchsetzung der Einhaltung von Vorschriften ergreifen, anstatt eine einheitliche Durchsetzungsstrategie zu verfolgen, wodurch die Effizienz des Ressourceneinsatzes insgesamt abnehmen kann. Im entsprechenden Vorschlag der Kommission zur Durchsetzung der Vorschriften im Bereich der Straßenverkehrssicherheit wird auch dieses Problem berücksichtigt, und in beiden Fällen wird ein gemeinsames Konzept vorgeschlagen, nämlich die nachfolgend erläuterte Benennung einer Koordinierungstelle für die Durchsetzung durch die Mitgliedstaaten.

23. Der Vorschlag der Kommission überträgt den Mitgliedstaaten die Benennung einer Koordinierungsstelle für die Durchsetzung und verpflichtet die zuständigen Behörden, nicht nur die statistische Erfassung zu koordinieren, sondern auch in Abstimmung mit anderen internen zuständigen Behörden eine schlüssige Durchsetzungsstrategie zu entwickeln und umzusetzen und die Kommission sowie die anderen Mitgliedstaaten regelmäßig darüber zu unterrichten.

24. Der Kommission ist bekannt, dass die Qualität der Verständigung zwischen Kontrollorganen in verschiedenen Staaten variiert; deshalb sollte ein System für den regelmäßigen Austausch von Informationen und bewährten Verfahren zwischen Mitgliedstaaten eingerichtet werden. Zu diesem Zweck schlägt die Kommission vier Maßnahmen vor:

    a) Förderung von Systemen für den elektronischen Datenaustausch zwischen Koordinierungsstellen; in jedem Fall sollte jedoch das derzeitige Einheitsformular für den Datenaustausch gemäß der Entscheidung 93/172/EWG[29] der Kommission überprüft werden;

    b) Erhöhung der Mindestanzahl abgestimmter Kontrollen durch die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten;

    c) Einrichtung eines ständigen Ausschusses mit Beteiligung von Vertretern der Kontrollorgane aller Mitgliedstaaten zum Austausch von Erfahrungen, Informationen und bewährten Verfahren und zur gemeinsamen Behandlung der auf europäischer Ebene anfallenden Durchsetzungsfragen; sowie

    d) Förderung gemeinsamer Ausbildungsinitiativen von Kontrollorganen, wie zum Beispiel des laufenden Projekts von Euro Control Route[30].

25. Der Kommissionsvorschlag behandelt auch die Frage der Sanktionen. Die Mitgliedstaaten befassen sich zwar nur widerwillig mit dem Thema der Harmonisierung von Sanktionen, die Kommission ist jedoch der Auffassung, dass die Bedeutung, die der Beachtung der Vorschriften zukommt, der Industrie nicht in einheitlicher Weise vermittelt wird, wenn die einzelnen Mitgliedstaaten Verstöße gegen das Gemeinschaftsrecht in zu unterschiedlicher Weise verfolgen. Im Interesse der Klarheit in Bezug auf diesen wichtigen Aspekt der Durchsetzung werden die Mitgliedstaaten durch den Vorschlag der Kommission aufgefordert, sich auf eine Liste von Verstößen zu einigen, die allgemein als schwerwiegend betrachtet werden. So könnte eine unionsweit einheitliche Sichtweise in Bezug auf Prioritäten der Durchsetzung erreicht werden.

26. Den allgemeinen Ergebnissen der oben erwähnten Kosten/Nutzen-Analyse zufolge beträgt das Nutzen-Kosten-Verhältnis der vollständigen Verwirklichung aller vorgeschlagenen Maßnahmen für die EU insgesamt 4,18 zu 1. Die Anschubkosten für die Einführung neuer Maßnahmen und die zeitliche Verzögerung zwischen dem Anfallen der Kosten und der Realisierung des Nutzens schlagen sich in diesen Zahlen nicht nieder. Eine Analyse des Nutzen-Kosten-Verhältnisses vollständiger Umsetzung über einen Zeitraum von zehn Jahren ergibt für die EU insgesamt ein Verhältnis von 3,54 zu 1[31]. Außerdem wird die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen der Studie zufolge zu einer Kostenverringerung von bis zu 4 Mrd. EUR

---

29 ABl. L 72 vom 25.3.1993, S. 30.

30 *Euro Control Route* ist ein Rahmen für die Zusammenarbeit der für die Durchsetzung der Straßenverkehrsvorschriften zuständigen Behörden mehrerer Mitgliedstaaten, der sich auf eine Verwaltungsvereinbarung zwischen B, NL, LUX und F vom 5. Oktober 1999 stützt und dem später D, IRL, UK sowie E beigetreten sind; die Behörden weiterer derzeitiger und künftiger Mitgliedstaaten (DK, PL) und eines EWR-Staates (N) haben Interesse bekundet.

31 ICF-Studie, S. 50.

(0,047% des BIP) führen[32]. Daneben würde durch die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen in der EU die Zahl der Verkehrstoten um 951 und die Zahl der Verletzten um 59 529 jährlich verringert[33].

27. Die Kommission will sicherstellen, dass die einheitliche und wirksame Durchsetzung der gemeinschaftsrechtlichen Sozialvorschriften erleichtert wird, und dass Entwicklungen in diesem Bereich ausreichend überwacht und vorbildliche Praktiken gefördert werden. Deshalb plädiert sie für die Einrichtung eines ständigen Ausschusses, in dem gemeinsame Ansichten und Entscheidungen zur laufenden Anwendung und Durchsetzung der Regeln rasch und eindeutig erreicht werden können. Dieser Ausschuss entspricht dem im Vorschlag der Kommission KOM(2001) 573 endg. angeregten Ausschuss und würde bei Annahme des Vorschlages diesem angegliedert. Die Kommission beabsichtigt, durch die Geschäftsordnung des neuen Ausschusses eine klare Verbindung zwischen dem Ausschuss und dem auf europäischer Ebene zusammenkommenden Gemeinsamen Ausschuss der Sozialpartner herzustellen.

E. EINZELNE BESTIMMUNGEN

28. Die Bestimmungen der vorgeschlagenen Richtlinie werden nachfolgend erläutert (eine Vergleichstabelle mit dem Text der derzeit geltenden Richtlinie 88/599/EWG und den Bestimmungen des Vorschlags ist ebenfalls beigefügt).

29. In Artikel 1 werden der Zweck der Richtlinie und die Rechtsvorschriften genannt, die Gegenstand der nachfolgenden Bestimmungen der Durchsetzung sind. Die neuen Rechtsvorschriften zur sektoralen Arbeitszeitregelung - Richtlinie 2002/15/EG - sind nun einbezogen. Die einheitliche Durchsetzung der Bestimmungen dieser Richtlinie und der Vorschriften zu den Lenk- und Ruhezeiten ist von zentraler Bedeutung für die Einhaltung der Rechtsvorschriften. Auftretende Probleme können im Ausschussforum angesprochen und behandelt werden, wo sie in Verbindung mit dem Ausschuss der Sozialpartner leichter gelöst werden können.

30. In Artikel 2 wird das in den Mitgliedstaaten einzurichtende Kontrollsystem erläutert. Die Forderung nach repräsentativen Erhebungen bei der Kontrolle wird im Vorschlag beibehalten, die entsprechenden Anforderungen in Bezug auf die statistische Aufschlüsselung werden jedoch präzisiert. Sowohl Artikel 2 Absatz 3 als auch der neue Artikel 3 verlangen eine stärkere Aufschlüsselung der von den Mitgliedstaaten erstellten Statistiken. Dadurch wird nicht nur in Bezug auf Straßennetze und insbesondere Straßenverkehrssektoren ein stärker zielgerichteter Ansatz innerhalb einer künftigen Durchsetzungsstrategie erleichtert, sondern auch ein unionsweiter Überblick über Entwicklungen und die Hervorhebung gemeinsamer Probleme ermöglicht. Diese potenziellen Problembereiche können in dem gemäß Artikel 13 eingesetzten Ausschuss erörtert und in künftigen Berichten der Kommission hervorgehoben werden.

31. Durch Artikel 2 Absatz 2 wird der Prozentsatz der insgesamt mindestens durchzuführenden Kontrollen von 1% auf 3% angehoben. Mehrere Mitgliedstaaten erreichen diese höhere Norm bereits, und da die meisten Mitgliedstaaten den für

---

32 ICF-Studie, S. vii.
33 ICF-Studie, S. vii.

Fahrzeuge, die in den Geltungsbereich der Verordnungen 3820/85 und 3821/85 sowie der Richtlinie 2002/15/EG fallen, derzeit vorgeschriebenen Wert von 1% der Fahrerarbeitstage bequem einhalten, ist es an der Zeit, die Norm auf einen Wert heraufzusetzen, der eine - allerdings zu bewältigende - Herausforderung darstellt. Damit trägt die Kommission auch den Änderungsanträgen 60, 63, 70 (c) sowie einem Aspekt des Änderungsantrags 11 der in erster Lesung vom Europäischen Parlament abgegebenen Stellungnahme zum Vorschlag der Kommission zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85[34] Rechnung, die alle auf eine Anhebung des Mindestprozentsatzes der Kontrollen abstellen.

32. Nach Artikel 2 Absatz 2 Unterabsatz 2 kann der gemäß Artikel 13 eingerichtete Ausschuss eine Anhebung der Zahl der Kontrollen über den vorgeschlagenen Wert von 3% hinaus beschließen. Dadurch wird dem Umstand Rechnung getragen, dass Prüfer bei Einführung des digitalen Fahrtenschreibers mit einem System konfrontiert sind, in dem die alten und neuen Fahrtenschreiber parallel verwendet werden, und in dem zur Feststellung der Lenkzeiten eines Fahrers die Überprüfung sowohl der Papierscheiben als auch der Fahrzeugeinheit, der Fahrerkartendaten sowie etwaiger Ausdrucke notwendig sein kann. Allerdings wird im Zuge der Flottenerneuerung der digitale Fahrtenschreiber, mit dem sich Verstöße rascher und genauer feststellen lassen, zu dem am weitesten verbreiteten Instrument. Deshalb wird die mengenmäßige Ausdehnung der Kontrollen durchführbar sein. Nach den Ergebnissen der Folgenabschätzung ist eine Erhöhung der Anzahl von Kontrollen auf mehr als 10% der Arbeitstage wahrscheinlich nicht kosteneffizient[35].

33. Durch Artikel 2 Absatz 2 Unterabsatz 3 wird der Mindestanteil der auf der Straße oder auf dem Betriebsgelände durchzuführenden Kontrollen angehoben. Die derzeit vorgesehenen Mindestwerte für Straßenkontrollen und Kontrollen auf dem Betriebsgelände von 15% bzw. 25% werden durch den Vorschlag auf 30% bzw. 50% angehoben. Bei der erwähnten Folgenabschätzungsstudie wurde festgestellt, dass Prüfungen auf dem Betriebsgelände der Unternehmen effizienter sind als Straßenkontrollen, und dass die Zahl der Unfälle mit Bussen und schweren Nutzfahrzeugen durch die Förderung guter Sicherheitsmanagementpraktiken bei den Verkehrsunternehmen sehr wirksam reduziert werden kann[36].

34. Artikel 3 betrifft speziell die von den Mitgliedstaaten zu erstellenden und an die Kommission zu übermittelnden Statistiken. Die Aufschlüsselung in mehrere Unterkategorien ist ein neues Element dieser Richtlinie. Dadurch können die Mitgliedstaaten und die Kommission Schwierigkeiten der Branche mit den bestehenden Regeln eingehender analysieren - s.o., Punkt 30.

35. In Artikel 4 Absatz 1 wird die Forderung der derzeit geltenden Richtlinie wiederholt, das Straßennetz durch Straßenkontrollen ausreichend zu erfassen. Die Kommission wurde allerdings sowohl von Vollzugsbeamten als auch vom Kraftverkehrsgewerbe darauf hingewiesen, dass die zu geringe Anzahl der Ausbiege- und Tankstellen auf dem Straßen- und Autobahnnetz nicht nur den Fahrern die Einhaltung der vorgeschriebenen Ruhezeiten erschwert, sondern es auch den Vollzugsbeamten unmöglich macht, Kontrollen ohne Verkehrsbehinderung durchzuführen. Deshalb

---

34 S. Fußnote 20.
35 ICF-Studie, S. 51.
36 ICF-Studie, S. 51.

werden die Mitgliedstaaten durch die Bestimmungen von Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a) verpflichtet, in den Straßeninfrastrukturplänen insbesondere bei Autobahnen für ausreichende Ausbiegestellen Sorge zu tragen und zu gewährleisten, dass Autobahntankstellen als Kontrollpunkte dienen können. Es ist wohl kaum sinnvoll, mehr Straßenkontrollen vorzuschreiben, wenn nicht genügend Orte für die Durchführung solcher Kontrollen zur Verfügung stehen.

36. Straßenkontrollen können zwar zielgerichtet und strukturiert erfolgen, die Beibehaltung einer gewissen Zufälligkeit stellt jedoch sicher, dass Fahrer auf dem gesamten Straßennetz mit der Wahrscheinlichkeit von Kontrollen rechnen müssen. Die Bestimmungen von Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b) sollten dem Aufkommen von Selbstzufriedenheit bei Fahrern oder gar Kontrollorganen vorbeugen.

37. Nach den Bestimmungen der bestehenden Verordnung sind Straßenkontrollen ohne Diskriminierung durchzuführen. Um Unklarheiten in Bezug auf mögliche Formen der Diskriminierung auszuräumen, werden in Artikel 4 Absatz 3 Ansatzpunkte der zu vermeidenden Diskriminierung genannt, damit die Durchsetzung ohne Ansehen der Nationalität erfolgt. Es obliegt den Mitgliedstaaten, durch die Leitlinien für die Vollzugsbeamten sicherzustellen, dass diese Bestimmung in der Praxis stets eingehalten wird.

38. Die derzeit geltende Richtlinie nennt eine Reihe von Elementen, die Gegenstand einer Straßenkontrolle sein sollten. Durch Artikel 4 Absatz 4 des Vorschlages werden diese Gegenstände in einen Anhang (Teil A) verlagert, wobei zwei Elemente der Arbeitszeit hinzukommen, nämlich die maximale wöchentliche Arbeitszeit und die maximale Nachtarbeitszeit. Diese beiden Elemente können auch in Straßenkontrollen geprüft werden. Damit trägt die Kommission auch Aspekten der Änderungsanträge 10, 11 und 70 (b) der in erster Lesung vom Europäischen Parlament abgegebenen Stellungnahme zum Vorschlag der Kommission zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85[37] Rechnung.

39. Nach der derzeit geltenden Richtlinie ist den Kontrollbeamten eine Liste der zu überprüfenden Hauptpunkte und eine mehrsprachige Zusammenstellung gängiger Ausdrücke zu Verfügung zu stellen. Nützlicher als eine derartige mehrsprachige Zusammenstellung wäre die Bereitstellung einer Standard-Kontrollausrüstung gemäß Artikel 4 Absatz 5 Buchstabe b). Die Beschreibung dieser Ausrüstung in Anhang II kann aktualisiert werden, wenn neue und bewährte Ausrüstungen auf dem Markt verfügbar sind. Deshalb ist in Artikel 15 die Möglichkeit zur Änderung dieses Anhangs durch den Ausschuss vorgesehen, da die Ausschussmitglieder wissen müssten, welche Innovationen am zweckmäßigsten und weithin akzeptabel sind, und sich hierauf verständigen könnten. Ein Beispiel wäre die Entwicklung geeigneter Kontroll-Software mit der einschlägigen Terminologie in verschiedenen Sprachen. Um eine wirksame Durchsetzung der Vorschriften zu gewährleisten, müssen die Mitgliedstaaten in jedem Fall geeignete Ausrüstungen für das Kontrollpersonal anschaffen.

40. In Artikel 4 Absatz 6 wird die derzeit geltende Bestimmung aufgegriffen, wonach mögliche Verstöße durch den Fahrer eines in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugs in Abstimmung mit den zuständigen Behörden des

---

[37] S. Fußnote 20.

betreffenden Mitgliedstaats behandelt werden können. Dieser Absatz steht in enger Verbindung zu Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe d), der darauf abzielt, diese Form der Verständigung zwischen den Kontrollorganen zu fördern.

41. Gegenstand von Artikel 5 sind abgestimmte Kontrollen. Die Mindestanzahl der abgestimmten Kontrollen wurde von 2 auf 6 pro Jahr heraufgesetzt. Den Zweijahresberichten über die Durchführung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 zufolge übertrifft eine Reihe von Mitgliedstaaten diese neue vorgeschlagene Untergrenze bereits. Eine höhere Anzahl von Kontrollen wird die Kontrollorgane der Mitgliedstaaten stärker zu einem praxisorientierten und stetigen Dialog sowie zur Konzentration ihrer Maßnahmen auf Langstreckenbeförderungen veranlassen, bei denen häufiger Verstöße gegen die Vorschriften zu den Lenk- und Ruhezeiten auftreten können.

42. Artikel 6 betrifft Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen. Kontrollorgane müssen bei der Erstellung ihrer Kontrollpläne den in der Vergangenheit gewonnenen Erfahrungen umfassend Rechnung tragen. Bei Straßenkontrollen ermittelte schwerwiegende Verstöße gegen die Regeln zu den Lenk- und Arbeitszeiten werden künftig weitere Kontrollen auf dem Betriebsgelände nach sich ziehen. Die Überprüfung der Einhaltung sektorspezifischer Vorschriften zur Arbeitszeit sollte nämlich auch Bestandteil des normalen Durchsetzungssystems sein. Die Fahrtenschreiberaufzeichnungen werden es ermöglichen, die Einhaltung dieser Vorschriften eingehender zu prüfen.

43. In dem in Artikel 6 Absatz 2 genannten Anhang I (Teil B) werden die zusätzlich vorzunehmenden Kontrollen behandelt. Im Unterschied zu den Straßenkontrollen besteht hier kein Ermessensspielraum, der eine Konzentration auf bestimmte Elemente der Liste erlaubt, um rasche und zielgerichtete Kontrollen zu erleichtern. Kontrollen auf dem Prüfgelände sollten stets gründlich vorgenommen werden. Die den Behörden in Artikel 6 Absatz 5 eröffnete Möglichkeit, bei geringen Verdachtsmomenten von Unternehmen Unterlagen zur Prüfung anzufordern, wird mit einer leichten Änderung beibehalten, um der Notwendigkeit zur Berücksichtigung der Daten des digitalen Fahrtenschreibers Rechnung zu tragen.

44. Da die bei Kontrollen auf dem Betriebsgelände eingesetzten Kontrollbeamten nicht immer dem gleichen zuständigen Kontrollorgan angehören wie die bei Straßenkontrollen eingesetzten Beamten, muss auch deren zweckmäßige Ausrüstung sichergestellt werden; daher erfolgt in Artikel 6 Absatz 3 Buchstabe b) die Bezugnahme auf Standardausrüstungen gemäß Anhang II.

45. Artikel 6 Absatz 4 enthält die Bestimmung, dass die Kontrollorgane eines Mitgliedstaats alle Informationen berücksichtigen müssen, die sie vom primären Kontrollorgan eines anderen Mitgliedstaats über bestimmte Beförderungen erhalten. Dadurch wird der Verbund der Kontrollorgane gestärkt, und diese haben größere Gewissheit, dass weitergeleitete Informationen die anderen Kontrollorgane zum Tätigwerden veranlassen.

46. In Artikel 7 wird der Begriff der Koordinierungsstelle für die Durchsetzung eingeführt. Dieser Stelle werden bestimmte Pflichten übertragen: Koordinierung statistischer Erhebung und Erfassung, Erstellung einer nationalen Durchsetzungsstrategie (die alle zuständigen Kontrollorgane einbeziehen muss), Vertretung des betreffenden Mitgliedstaats gegenüber den Kontrollorganen anderer

Mitgliedstaaten sowie Beteiligung an dem vorgeschlagenen Ausschuss. Die Mitgliedstaaten sind verpflichtet, die Kommission und damit die anderen Mitgliedstaaten über alle diesbezüglichen Änderungen zu unterrichten. Diese Koordinierungsstelle ist gemäß Artikel 7 Absatz 2 verpflichtet, die Zusammenarbeit zwischen den anderen zuständigen einzelstaatlichen Kontrollorganen aktiv zu fördern, wodurch ihr bei der Entwicklung einer Durchsetzungsstrategie eine Schlüsselstellung zukommt. Daneben wird das von dem Ausschuss nach Artikel 13 einzusetzende Forum gemäß Artikel 7 Absatz 3 nicht nur den Austausch von Daten, Erkenntnissen und Erfahrungen erleichtern, sondern auch eine fachkollegiale Überprüfung der einzelstaatlichen Durchsetzungsstrategien bewirken. Entscheidet sich der Ausschuss für einen Informationsaustausch über ein alternatives Forum, so steht auch dieser Weg offen. Hier kommt beispielsweise die *Euro Control Route*-Gruppe in Frage, an der zwischenzeitlich acht Mitgliedstaaten beteiligt sind.

47. Artikel 8 betrifft speziell den Informationsaustausch zwischen Mitgliedstaaten über die Durchsetzung der gemeinschaftsrechtlichen Sozialvorschriften für den Güterkraftverkehr. Wenn die Mitgliedstaaten wirklich eine grenzüberschreitende Durchsetzung anstreben, so ist es angesichts der breiten Einführung elektronischer Datenaustauschsysteme in den Mitgliedstaaten folgerichtig, sie zur Errichtung eines entsprechenden Systems zu verpflichten, das die gesamte Union umspannt. Es ist unstrittig, dass das derzeitige Einheitsformular für den Datenaustausch gemäß der Entscheidung 93/172/EWG der Kommission in der Praxis so gut wie nie zum Einsatz kommt. Es kann ein alternatives System genutzt werden; falls die Mitgliedstaaten dies wünschen, kann auch ein aktualisiertes Einheitsformular eingeführt werden.

48. In Artikel 9 werden Verstöße behandelt. Als Anreiz für wirksamere und stärker zielgerichtete Durchsetzungsmaßnahmen und eine zweckmäßigere Nutzung der Möglichkeit von Sanktionen müssen die Mitgliedstaaten ein gemeinsames Risikobewertungssystem für Unternehmen einrichten (Absatz 1). Im Rahmen dieses Systems würden Unternehmen, die die Vorschriften beachten, weniger häufig kontrolliert, während Unternehmen, die sich häufiger Verstöße zuschulden kommen ließen, intensiver kontrolliert würden. Diese Vorgehensweise könnte es erleichtern, die Arbeitszeit des Kontrollpersonals und die Ressourcen effizienter zu nutzen. Ein entsprechendes System besteht bereits in einigen Mitgliedstaaten (z.B. NL) sowie in den Vereinigten Staaten, wo sich dessen Wirksamkeit als Abschreckungsmaßnahme und Instrument der Ressourcenverwaltung erwiesen hat. Es könnte sich nun in der Union als vorbildliches Durchsetzungsverfahren bewähren.

49. Die Kriterien und Modalitäten eines derartigen Risikobewertungssystems sollten auf einer gemeinsamen Grundlage ermittelt werden, um Verzerrungen des Durchsetzungsaufwands auf Unionsebene zu vermeiden. Der neue Ausschuss sollte die Kriterien für diese rein operative Frage unter Anhörung der Sozialpartner festlegen.

50. Die Bestimmungen von Artikel 9 Absätze 2 und 3 stellen sicher, dass die Kontrollorgane über das gesamte Spektrum der Sanktionen verfügen. Absatz 3 sieht ausdrücklich verhältnismäßige finanzielle Sanktionen für Unternehmen oder andere Beteiligte der Beförderungskette vor, die einen Verstoß angestiftet oder unterstützt haben, in dessen Folge ein erheblicher finanzieller Vorteil erlangt wurde.

51. In Absatz 4 wird eine Reihe von Verstößen genannt, die in der gesamten Union allgemein als schwerwiegend betrachtet und entsprechend verfolgt werden können.

Die von den einzelnen Mitgliedstaaten für diese Verstöße verhängten Sanktionen sind gemäß Absatz 5 den anderen Mitgliedstaaten mitzuteilen, damit die jeweiligen Ansätze bekannt sind.

52. Artikel 10 enthält einen Absatz mit den Standardbestimmungen zu Sanktionen.

53. Die Kommission erstellt aufgrund der gemäß Artikel 9 und 10 von den Mitgliedstaaten erhaltenen Informationen gemäß Artikel 11 einen Bericht, in dem die betreffenden Verstöße und die Schwere ihrer Ahndung in der Union verglichen und einander gegenübergestellt werden. Auf dieser Grundlage könnte die Kommission Rückschlüsse auf den Umfang einer möglichen weiteren Harmonisierung auf diesem Gebiet ziehen.

54. Nach Artikel 12 Absatz 1 obliegt es der Kommission, durch den nach Artikel 13 einzurichtenden Ausschuss Leitlinien für vorbildliche Durchsetzungsverfahren zu erstellen. Diese Informationen könnten durch den Zweijahresbericht der Kommission über die Durchführung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr verbreitet werden.

55. Mit Artikel 12 Absatz 2 soll der Aspekt der Ausbildung geregelt werden. Da der Ausbildung des Kontrollpersonals im Bereich dieser komplizierten Rechtsvorschriften zentrale Bedeutung zukommt und die Behörden eine Vorstellung von der Perzeption der Vorschriften durch die Kontrollorgane der anderen Mitgliedstaaten haben müssen, sollten die Mitgliedstaaten daneben mindestens einmal jährlich gemeinsame Ausbildungs- und Austauschprogramme mit anderen Mitgliedstaaten erstellen. Im Rahmen von *Euro Control Route* werden bereits mehrmals jährlich gemeinsame Ausbildungsprogramme der Mitgliedstaaten durchgeführt. Bilaterale oder multilaterale Ausbildungsprogramme auf Gegenseitigkeit könnten von allen Mitgliedstaaten mindestens einmal jährlich organisiert werden. Mit der Einführung des neuen digitalen Fahrtenschreibersystems wird dies umso notwendiger. Ein koordiniertes Konzept in Bezug auf die mit diesem Gerät gewonnenen Daten ist von wesentlicher Bedeutung.

56. Artikel 12 Absatz 3 behandelt einen Aspekt, zu dem in einigen Mitgliedstaaten bereits etablierte Praktiken bestehen, nämlich die Frage, welche Belege bei einer Unterbrechung der Aufzeichnungen für die vergangene Woche und den letzten Fahrttag der vorangegangenen Woche akzeptiert werden können. Einige Behörden akzeptieren einen vom Unternehmen ausgestellten Urlaubs- oder Krankheitsnachweis als Beleg für nicht erfasste Zeiträume. Diese Praxis entbehrt jedoch einer gemeinschaftsrechtlichen Grundlage. Im Ausschuss sollte ein gemeinsamer Ansatz vereinbart werden, um in Bezug auf die Handhabung in der Praxis ein einheitliches Verständnis und Akzeptanz seitens der Kontrollbeamten und der Industrie sicherzustellen. Dies ist umso notwendiger, wenn die Extraterritorialitätsbestimmungen für die Durchsetzung gemäß Artikel 10 des Kommissionsvorschlags KOM(2001) 573 endg.[38] zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 in Kraft treten. Mit dieser Bestimmung wird auch Aspekten des Änderungsantrags 10 der in erster Lesung vom Europäischen Parlament abgegebenen Stellungnahme zum Vorschlag der Kommission zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85[39] Rechnung getragen.

---

38 S. Fußnote 3.

39 S. Fußnote 20.

57. Durch die Artikel 13 und 15 wird ein Ausschuss eingerichtet, um den Vertretern der Mitgliedstaaten ein Forum für die Erörterung allgemeiner Entwicklungen in der Durchsetzung und die Untersuchung spezifischer Fragen zu verschaffen: Liste für die Straßenkontrollen, Standardkontrollausrüstung, gemeinsames Risikobewertungssystem für Unternehmen, bewährte Verfahren, Einheitsformular für Erholungs- und Krankheitsurlaub. Dieses Forum wird auch einen gemeinsamen und einheitlichen Ansatz bei der Auslegung der Richtlinie unterstützen und den Dialog mit der Industrie fördern. Auch der bestehende, nach Artikel 18 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 eingesetzte Ausschuss könnte für die Behandlung dieser Fragen in Anspruch genommen werden und so in den Erörterungen über die Durchsetzung gemeinschaftsrechtlicher Sozialvorschriften für den Straßenverkehr als Maß für die Einheitlichkeit fungieren.

58. Die Artikel 16 bis 18 enthalten die üblichen Schlussbestimmungen zur Umsetzung in nationales Recht, die Übermittlung des Wortlauts der Rechtsvorschriften an die Kommission und die Aufhebung des bestehenden Rechtsakts.

2003/0255 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über Mindestbedingungen für die Durchführung der Richtlinie 2002/15/EG sowie der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71,

auf Vorschlag der Kommission[1],

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses[2],

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen[3],

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag[4],

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr[5] und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr[6] sowie die Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2002 zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben[7], sind für die Schaffung eines gemeinsamen Marktes für Landverkehrsleistungen von Bedeutung.

(2) Im Weißbuch „Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“[8] hat die Kommission die Notwendigkeit festgestellt, die Kontrollen und Sanktionen vor allem im Bereich der Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Straßenverkehr zu verschärfen und insbesondere die Anzahl der Kontrollen zu erhöhen, den systematischen Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten zu

---

1 ABl. C […] vom […], S. […].
2 ABl. C […] vom […], S. […].
3 ABl. C […] vom […], S. […].
4 ABl. C […] vom […], S. […].
5 ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 1. Verordnung geändert durch die Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 226 vom 10.9.2003, S. 4).
6 ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 8. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1360/2002 der Kommission (ABl. L 207 vom 5.8.2002, S. 1).
7 ABl. L 80 vom 23.3.2002, S. 35.
8 KOM(2001) 370.

fördern, Kontrolltätigkeiten zu koordinieren und die Ausbildung des Vollzugspersonals zu unterstützen.

(3) Deshalb muss durch die Festlegung von Mindestanforderungen an die einheitliche und wirksame Kontrolle der Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen durch die Mitgliedstaaten die ordnungsgemäße Anwendung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr sichergestellt werden. Diese Kontrollen sollten zur Verringerung und Vermeidung von Verstößen führen.

(4) Aufgrund der Ersetzung der analogen Fahrtenschreiber durch digitales Gerät, können schrittweise größere Datenvolumina rascher und genauer geprüft werden und die Mitgliedstaaten werden zunehmend in der Lage sein, mehr Kontrollen durchzuführen. Der Anteil der erfassten Arbeitstage von Fahrern in Fahrzeugen, die in den Geltungsbereich der Sozialvorschriften fallen, sollte daher auf 3% erhöht werden.

(5) Alle zuständigen Kontrollorgane sollten über ausreichende Standardausrüstungen verfügen, damit sie in der Lage sind, ihren Pflichten wirksam und effizient nachzukommen.

(6) In jedem Mitgliedstaat sollte eine Koordinierungsstelle für die Durchsetzung bestehen, die als nationales Zentrum der Durchsetzung fungiert und der es obliegt, im Benehmen mit anderen zuständigen Behörden eine schlüssige nationale Durchsetzungsstrategie zu beaufsichtigen und umzusetzen. Diese Stelle sollte auch einschlägige Statistiken führen.

(7) Die Zusammenarbeit zwischen den Kontrollorganen der Mitgliedstaaten sollte durch abgestimmte Kontrollen, gemeinsame Ausbildungsprojekte, die Einrichtung eines gemeinsamen und interoperablen elektronischen Informationssystems sowie den Austausch von Erkenntnissen und Erfahrungen weiter gefördert werden.

(8) Bewährte Verfahren für die Durchsetzung von Vorschriften im Straßenverkehr sollten durch ein Forum für die Kontrollorgane der Mitgliedstaaten begünstigt und gefördert werden, um insbesondere ein einheitliches Konzept in Bezug auf Belege für Urlaubs- und Krankheitstage von Fahrern zu gewährleisten.

(9) Die zur Umsetzung dieser Richtlinie notwendigen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse[9] erlassen werden.

(10) Eine gemeinsame Auffassung in Bezug auf spezifische Verstöße gegen die Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 dürfte einer einheitlichen Durchsetzung der Vorschriften in den Mitgliedstaaten förderlich sein.

(11) Da die Ziele der beabsichtigten Maßnahme, nämlich die Festlegung eindeutiger gemeinschaftlicher Regeln zu den Mindestbedingungen für die Kontrolle der ordnungsgemäßen und einheitlichen Anwendung der Richtlinie 2002/15/EG und der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht in ausreichend erreicht werden können und daher wegen der Notwendigkeit koordinierter grenzübergreifender Maßnahmen besser auf

---

[9] ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

Gemeinschaftsebene zu erreichen sind, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 EG-Vertrag niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

(12) Die Richtlinie 88/599/EWG des Rates vom 23. November 1988 über einheitliche Verfahren zur Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr[10] sollte daher ersetzt werden —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand

Diese Richtlinie legt Mindestbedingungen für die Kontrolle der ordnungsgemäßen und einheitlichen Anwendung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 sowie der Richtlinie 2002/15/EG fest.

Artikel 2

Kontrollsysteme

1. Die Mitgliedstaaten errichten ein System für angemessene, regelmäßige Kontrollen der in Artikel 1 genannten ordnungsgemäßen und einheitlichen Anwendung sowohl auf der Straße als auf dem Betriebsgelände von Kraftverkehrsunternehmen jeder Beförderungsart.

   Diese Kontrollen erfassen alljährlich einen bedeutenden, repräsentativen Teil der mobilen Arbeitnehmer, der Fahrer, der Unternehmen und der Kraftfahrzeuge jeder Beförderungsart, die in den Geltungsbereich der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 fallen, sowie der Fahrer und mobilen Arbeitnehmer, die in den Geltungsbereich der Richtlinie 2002/15/EG fallen.

2. Jeder Mitgliedstaat führt die Kontrollen in der Weise durch, dass jährlich mindestens 3% der Tage erfasst werden, an denen Fahrer von in den Geltungsbereich der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 fallenden Fahrzeugen arbeiten.

   Dieser Mindestanteil kann von der Kommission nach dem in Artikel 13 Absatz 2 genannten Verfahren angehoben werden.

   An mindestens 30% aller überprüften Arbeitstage werden Straßenkontrollen und an mindestens 50% der überprüften Arbeitstage werden Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen durchgeführt.

---

[10] ABl. L 325 vom 29.11.1988, S. 55.

3. Die Angaben, die der Kommission nach Artikel 16 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 übermittelt werden, müssen die Zahl der auf der Straße kontrollierten Fahrer, die Zahl der auf dem Betriebsgelände von Unternehmen durchgeführten Kontrollen, die Zahl der überprüften Arbeitstage und die Zahl der gemeldeten Verstöße enthalten.

Artikel 3

Statistik

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die bei den Kontrollen gemäß Artikel 2 Absatz 1 erhobenen statistischen Daten in folgende Kategorien aufgeschlüsselt werden:

a) Straßenkontrolle: Art der Straße wie Autobahn, Bundesstraße, Nebenstraße;

b) Kontrolle auf Betriebsgelände:

(i) Art der Beförderungen wie grenzüberschreitender oder Binnenverkehr, Personen- oder Güterverkehr, Werksverkehr oder gewerblicher Verkehr, verderbliche oder nicht verderbliche Güter;

(ii) Flottengröße des Unternehmens.

Artikel 4

Straßenkontrollen

1. Straßenkontrollen werden an verschiedenen Orten zu beliebigen Zeiten in einem Teil des Straßennetzes durchgeführt, der so groß ist, dass eine Umgehung der Kontrollposten schwierig ist.

2. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass

a) auf bestehenden und geplanten Straßen Kontrollposten in ausreichender Zahl vorgesehen werden, und dass insbesondere Tankstellen auf Autobahnen als Kontrollposten dienen können;

b) Kontrollen nach einem System der zufälligen Rotation durchgeführt werden.

3. Gegenstand der Straßenkontrollen sind die in Anhang I Teil A genannten Elemente. Die Kontrollen können sich erforderlichenfalls auf einen spezifischen Gegenstand gemäß Anhang I Teil A konzentrieren.

4. Die Straßenkontrollen sind ohne Diskriminierung durchzuführen. Insbesondere dürfen die Kontrollbeamten nicht nach einem der folgenden Gesichtspunkte diskriminieren:

a) Land der Zulassung des Fahrzeugs;

b) Wohnsitzland des Fahrers;

c) Land der Niederlassung des Unternehmens;

d) Ursprung und Bestimmung der Beförderung.

5. Den zuständigen Kontrollbeamten ist Folgendes zur Verfügung zu stellen:

a) eine Liste der zu überprüfenden Hauptelemente gemäß Anhang I Teil A;

b) eine bestimmte Standardkontrollausrüstung gemäß Anhang II.

6. Legt in einem Mitgliedstaat das Ergebnis einer Straßenkontrolle, der der Fahrer eines in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugs unterzogen wird, den Verdacht auf Verstöße nahe, die während der Kontrolle nicht aufgedeckt werden können, weil die erforderlichen Angaben fehlen, so leisten die zuständigen Behörden der betreffenden Mitgliedstaaten einander bei der Klärung Amtshilfe.

Artikel 5

Abgestimmte Kontrollen

Die Mitgliedstaaten führen mindestens sechs Mal jährlich miteinander abgestimmte Straßenkontrollen der in den Geltungsbereich der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 fallenden Fahrer und Fahrzeuge durch.

Diese Maßnahmen sind von den Kontrollorganen von zwei oder mehr Mitgliedstaaten in ihren jeweiligen Hoheitsgebieten gleichzeitig durchzuführen.

Artikel 6

Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen

1. Bei der Planung der Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen sind die Erfahrungen mit den verschiedenen Beförderungsarten zu berücksichtigen. Ferner werden Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen durchgeführt, wenn bei Straßenkontrollen schwere Zuwiderhandlungen gegen die Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 sowie die Richtlinie 2002/15/EG ermittelt wurden.

2. Bei den Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen werden zusätzlich zu den in Anhang I Teil A genannten Elementen die in dessen Teil B genannten Elemente überprüft.

3. Den zuständigen Kontrollbeamten ist Folgendes zur Verfügung zu stellen:

a) eine Liste der zu überprüfenden Hauptelemente gemäß Anhang I Teil A und B;

b) eine bestimmte Standardkontrollausrüstung gemäß Anhang II.

4. Die zuständigen Kontrollbeamten in einem Mitgliedstaat tragen im Zuge ihrer Kontrollen allen Informationen Rechnung, die von der gemäß Artikel 7 Absatz 1 benannten Koordinierungsstelle für die Durchsetzung eines anderen Mitgliedstaates zur Geschäftstätigkeit des Unternehmens in diesem anderen Mitgliedstaat übermittelt wurden.

5. Für Zwecke der Absätze 1 bis 4 sind Kontrollen, die bei den zuständigen Behörden anhand der von den Unternehmen auf Verlangen dieser Behörden vorgelegten einschlägigen Unterlagen oder Daten durchgeführt werden, den Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen gleichgestellt.

Artikel 7

Koordinierungsstelle für die Durchsetzung

1. Die Mitgliedstaaten benennen eine Koordinierungsstelle für die Durchsetzung.

   Die Koordinierungsstelle nimmt folgende Aufgaben wahr:

   a) Sicherstellung der Koordinierung von Maßnahmen gemäß Artikel 4 und 6 zwischen den verschiedenen zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats und der Koordinierung von Maßnahmen gemäß Artikel 5 mit den entsprechenden Stellen in anderen Mitgliedstaaten;

   b) alle zwei Jahre Übermittlung statistischer Erhebungen an die Kommission gemäß Artikel 16 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85;

   c) Erstellung einer schlüssigen nationalen Durchsetzungsstrategie;

   d) Hauptverantwortung für die Unterstützung der zuständigen Behörden anderer Mitgliedstaaten im Sinne von Artikel 4 Absatz 6.

   Die Koordinierungsstelle ist in dem in Artikel 13 Absatz 1 genannten Ausschuss vertreten.

2. Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission die Koordinierungsstelle, und die Kommission unterrichtet die anderen Mitgliedstaaten.

3. Der Austausch von Daten, Erfahrungen und Erkenntnissen zwischen den Mitgliedstaaten wird in erster Linie, aber nicht ausschließlich, durch den in Artikel 13 Absatz 1 genannten Ausschuss und gegebenenfalls durch eine von der Kommission gemäß in Artikel 13 Absatz 2 genannten Verfahren benannte entsprechende Stelle gefördert.

Artikel 8

Informationsaustausch

1. Die gemäß Artikel 17 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und Artikel 19 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 wechselseitig zu übermittelnden Informationen werden unter folgenden Bedingungen zwischen den Koordinierungsstellen, die der Kommission gemäß Artikel 7 Absatz 2 notifiziert wurden, ausgetauscht:

   a) mindestens einmal alle drei Monate ab dem 1. Januar 2005;

   b) auf ausdrückliches Ersuchen eines Mitgliedstaats in Einzelfällen.

2. Die Mitgliedstaaten erstellen ein System für den elektronischen Informationsaustausch, wobei zur leichteren Verständlichkeit ein einheitliches Format verwendet wird.

   Zu diesem Zweck können die zuständigen Behörden eines jeden Mitgliedstaats das Einheitsformular für den Datenaustausch gemäß der Entscheidung 93/172/EWG der Kommission[11] verwenden oder die Mitgliedstaaten können im Benehmen mit der Kommission ein gemeinsames System für den Datenaustausch beschließen.

Artikel 9

Gemeinsames Risikobewertungssystem und Verstöße

1. Die Mitgliedstaaten errichten ein gemeinsames System für die Risikobewertung von Unternehmen nach Maßgabe der Anzahl und Schwere der von den einzelnen Unternehmen begangenen Verstöße gegen die Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 oder gegen die Richtlinie 2002/15/EG.

   Unternehmen mit einer hohen Risikobewertung sind strenger und häufiger zu prüfen und bei der Ermittlung wiederholter Verstöße mit schwereren Sanktionen zu belegen. Die Kriterien und Durchführungsvorschriften für ein solches System werden von der Kommission nach dem in Artikel 13 Absatz 2 genannten Verfahren festgelegt, wobei berücksichtigt wird, in welchem Umfang die in Absatz 4 des vorliegenden Artikels genannten Verstöße begangen wurden.

2. Zu den von den Mitgliedstaaten verhängten Sanktionen gehören die zeitweilige Stilllegung des Fahrzeugs und/oder im Personenverkehr die Verpflichtung des Fahrers zum Einlegen einer täglichen Ruhezeit sowie Entzug, Aufhebung oder Beschränkung einer Verkehrsgenehmigung oder Fahrerlaubnis. Die Anwendung von Sanktionen muss wirksam, angemessen und abschreckend sein.

3. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ein System angemessener finanzieller Sanktionen für den Fall besteht, dass Unternehmen oder mit ihnen verbundene Verlader, Spediteure oder Unterauftragnehmer durch die Nichtbeachtung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 sowie der Richtlinie 2002/15/EG Profit erzielen.

4. Die Mitgliedstaaten betrachten insbesondere die folgenden Verstöße gegen die Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 sowie die Richtlinie 2002/15/EG als schwerwiegend:

   a) Überschreitung der täglichen, 6-tägigen oder 14-tägigen Höchstlenkzeiten um mindestens 20%;

   b) Unterschreitung der täglichen oder wöchentlichen Mindestruhezeiten um mindestens 20%;

   c) Unterschreitung der Mindestunterbrechung um mindestens 33%;

---

[11] ABl. L 72 vom 25.3.1993, S. 30.

d) Überschreitung der wöchentlichen Höchstarbeitszeit von 60 Stunden um mindestens 20%;

5. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die für diese Verstöße festgelegten Sanktionen mit. Die Kommission unterrichtet die anderen Mitgliedstaaten hierüber.

Artikel 10

Sanktionen

Die Mitgliedstaaten legen die Sanktionen fest, die bei einem Verstoß gegen die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften zur Umsetzung dieser Richtlinie zu verhängen sind, und treffen alle geeigneten Maßnahmen, um deren Durchsetzung zu gewährleisten. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen diese Vorschriften der Kommission spätestens an dem in Artikel 16 genannten Tag mit.

Artikel 11

Berichterstattung

Innerhalb von drei Jahren nach Inkrafttreten dieser Richtlinie legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht vor, worin die in den Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für bestimmte Verstöße vorgesehenen Sanktionen analysiert werden.

Der Bericht zeigt auf, inwiefern die Sanktionen sich unterscheiden und inwiefern eine Harmonisierung der Mindest- und Höchststrafen für einen bestimmten Verstoß angestrebt werden sollte.

Artikel 12

Bewährte Verfahren

1. Die Kommission erstellt nach dem in Artikel 13 Absatz 2 genannten Verfahren Leitlinien für bewährte Verfahren bei der Durchsetzung.

   Diese Leitlinien werden in den Zweijahresbericht gemäß Artikel 16 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 aufgenommen.

2. Die Mitgliedstaaten richten gemeinsame Ausbildungsprogramme über bewährte Verfahren ein, die mindestens einmal jährlich durchzuführen sind, und fördern den mindestens einmal jährlich vorzunehmenden Austausch von Personal der Koordinierungsstelle mit anderen Mitgliedstaaten.

3. Befand sich der Fahrer während des in Artikel 15 Absatz 7 Unterabsatz 1 erster Gedankenstrich der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 genannten Zeitraums im Krankheits- oder Erholungsurlaub, so muss er auf Ersuchen eines zuständigen Kontrollbeamten einen von seinem Arbeitgeber ordnungsgemäß ausgestellten Beleg vorweisen.

Dieser Beleg wird nach dem in Artikel 13 Absatz 2 genanntenVerfahren von der Kommission entworfen.

Artikel 13

Ausschuss

1. Die Kommission wird von dem gemäß Artikel 18 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 eingesetzten Ausschuss unterstützt.

2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

   Der in Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG festgelegte Zeitraum beträgt drei Monate.

3. Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

Artikel 14

Durchführungsmaßnahmen

Auf Antrag eines Mitgliedstaats oder von Amts wegen erlässt die Kommission nach dem in Artikel 13 Absatz 2 genannten Verfahren Durchführungsmaßnahmen, mit denen insbesondere folgende Ziele verfolgt werden:

a) Klärung der Bestimmungen der Verordnung und Sicherstellung eines gemeinsamen Ansatzes;

b) Förderung eines einheitlichen Ansatzes der verschiedenen Kontrollorgane;

c) Förderung des Dialogs zwischen der Industrie und den Kontrollorganen.

Artikel 15

Aktualisierung der Anhänge

Die zur Anpassung der Anhänge an die Fortentwicklung bewährter Praktiken notwendigen Änderungen werden nach dem in Artikel 13 Absatz 2 genannten Verfahren erlassen.

Artikel 16

Umsetzung

1. Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis spätestens am 1. Januar 2006 nachzukommen. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Rechts- und Verwaltungsvorschriften sowie eine Entsprechungstabelle zwischen den Vorschriften und dieser Richtlinie.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten Bestimmungen der nationalen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 17

Aufhebung

Die Richtlinie 88/599/EWG wird mit Wirkung ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens aufgehoben.

Artikel 18

Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Artikel 19

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den […]

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Der Präsident	*Der Präsident*
[…]	*[…]*

ANHANG I

Teil A

Straßenkontrollen

Folgende Punkte müssen Gegenstand der Straßenkontrollen sein:

(1) tägliche Lenkzeiten, Ruhepausen und tägliche Ruhezeiten; daneben die Schaublätter der vorhergehenden Tage, die gemäß Artikel 15 Absatz 7 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 im Fahrzeug mitzuführen sind, sowie die auf der Fahrerkarte und/oder im Speicher des Kontrollgeräts gemäß Anhang II der vorliegenden Richtlinie aufgezeichneten Daten.

(2) während des in Artikel 15 Absatz 7 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 genannten Zeitraums jede Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs, das heißt jeder Zeitraum von mehr als einer Minute, während dessen die Geschwindigkeit des Fahrzeugs 90 km/h (bei Fahrzeugen der Klasse N3) bzw. 105 km/h (bei Fahrzeugen der Klasse M3) überschritt (wobei die Fahrzeugklassen N3 und M3 der Definition in Anhang I der Richtlinie 70/156/EWG des Rates[1] entsprechen);

(3) erforderlichenfalls die nach den Aufzeichnungen des Kontrollgeräts in den letzten höchstens 24 Stunden der Fahrzeugnutzung zeitweilig vom Fahrzeug erreichten Geschwindigkeiten;

(4) die letzte wöchentliche Ruhezeit;

(5) das einwandfreie Funktionieren des Kontrollgeräts (Feststellung eines möglichen Missbrauchs des Geräts und/oder der Fahrerkarte und/oder der Schaublätter) oder gegebenenfalls Vorlage der in Artikel 14 Absatz 5 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 genannten Dokumente.

(6) die wöchentliche Höchstarbeitszeit von 60 Stunden in einer beliebigen Woche gemäß Artikel 4 Buchstabe a) der Richtlinie 2002/15/EG;

(7) die tägliche Nachtarbeitszeit gemäß Artikel 7 der Richtlinie 2002/15/EG.

Teil B

Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen

Bei den Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen wird zusätzlich zu den bei den Straßenkontrollen überprüften Punkten Folgendes überprüft:

(1) wöchentliche Ruhezeiten und Lenkzeiten zwischen diesen Ruhezeiten;

(2) die vierzehntägige Begrenzung der Lenkzeiten;

---

[1] ABl. L 42 vom 23.2.1970, S. 8.

(3) die durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit in einem viermonatigen oder — falls die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften dies erlauben — sechsmonatigen Bezugszeitraum;

(4) die Verwendung von Schaublättern, Daten von digitalen Fahrtenschreibern und/oder die Planung der Arbeitszeiten der Fahrer;

(5) die durchschnittliche wöchentliche Höchstarbeitszeit von 48 Stunden im festgelegten Referenzzeitraum gemäß Artikel 4 Buchstabe a) der Richtlinie 2002/15/EG.

(6) eventuelle Mitverantwortung anderer Beteiligter an der Beförderungskette, wie z.B. Verlader, Spediteure oder Unterauftragnehmer, im Falle der Ermittlung eines Verstoßes; dabei ist auch zu prüfen, ob die über das Erbringen von Verkehrsdienstleistungen geschlossenen Verträge es erlauben, die Bestimmungen der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und 3821/85 sowie der Richtlinie 2002/15/EG einzuhalten.

ANHANG II

Standardausrüstung des Kontrollpersonals

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass das Kontrollpersonal, das die in Anhang I genannten Aufgaben wahrnimmt, über folgende Standardausrüstung verfügt:

(1) Tragbarer Computer mit Software, die es erlaubt, Daten von der Fahrzeugeinheit und der Fahrerkarte des digitalen Fahrtenschreibers herunterzuladen und zu analysieren oder zur Analyse an eine zentrale Datenbank zu übermitteln. Die Kompatibilität dieser Ausrüstung zwischen den zuständigen Kontrollorganen der einzelnen Mitgliedstaaten sollte gewährleistet sein;

(2) Ausrüstung zur Überprüfung der alten Fahrtenschreiberblätter.

Vergleichstabelle

Vorschlag für eine RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über Mindestbedingungen für die Durchführung der Richtlinie 2002/15/EG sowie der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr

Richtlinie 88/599/EWG des Rates *Artikel 1*	*Vorschlag* *Artikel 1*
1. Mit dieser Richtlinie werden die Mindestanforderungen an die Kontrolle der ordnungsgemäßen, einheitlichen Anwendung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 festgelegt.	Diese Richtlinie legt Mindestbedingungen für die Kontrolle der ordnungsgemäßen und einheitlichen Anwendung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 sowie der Richtlinie 2002/15/EG fest.

Richtlinie 88/599/EWG des Rates *Artikel 2*	*Vorschlag* *Artikel 2*
1. Die Mitgliedstaaten erlassen eine Regelung für angemessene, regelmäßige Kontrollen auf der Straße und auf den Geschäftsgrundstücken der Unternehmen; hiermit ist alljährlich ein bedeutender, repräsentativer Teil der Fahrer, der Unternehmen und der Kraftfahrzeuge jeder Beförderungsart zu erfassen, die in den Geltungsbereich der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 fallen.	1. Die Mitgliedstaaten errichten ein System für angemessene, regelmäßige Kontrollen der in Artikel 1 genannten ordnungsgemäßen und einheitlichen Anwendung sowohl auf der Straße und auf dem Betriebsgelände von Kraftverkehrsunternehmen jeder Beförderungsart. Diese Kontrollen erfassen alljährlich einen bedeutenden, repräsentativen Teil der mobilen Arbeitnehmer, der Fahrer, der Unternehmen und der Kraftfahrzeuge jeder Beförderungsart, die in den Geltungsbereich der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 fallen, sowie der Fahrer und mobilen Arbeitnehmer, die in den Geltungsbereich der Richtlinie 2002/15/EG fallen.
2. Jeder Mitgliedstaat führt die Kontrollen in der Weise durch, daß - jährlich mindestens 1 v. H. der Tage, an denen Fahrer von in den Geltungsbereich der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 fallenden Fahrzeugen arbeiten, erfaßt werden; - an mindestens 15 v. H. aller überprüften Arbeitstage Straßenkontrollen und an	2. Jeder Mitgliedstaat führt die Kontrollen in der Weise durch, dass jährlich mindestens 3% der Tage erfasst werden, an denen Fahrer von in den Geltungsbereich der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 fallenden Fahrzeugen arbeiten. Dieser Mindestanteil kann von der Kommission nach dem in Artikel 13 Absatz 2 genannten Verfahren angehoben

mindestens 25 v. H. Kontrollen auf den Geschäftsgrundstücken der Unternehmen durchgeführt werden.	werden. An mindestens 30% aller überprüften Arbeitstage werden Straßenkontrollen und an mindestens 50% der überprüften Arbeitstage werden Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen durchgeführt.
3. Die Zahl der auf der Straße kontrollierten Fahrer, die Zahl der auf den Geschäftsgrundstücken der Unternehmen durchgeführten Kontrollen, die Zahl der überprüften Arbeitstage und die Zahl der gemeldeten Verstöße sind unter anderem in den Angaben aufzuführen, die der Kommission nach Artikel 16 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 übermittelt werden.	3. Die Angaben, die der Kommission nach Artikel 16 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 übermittelt werden, müssen die Zahl der auf der Straße kontrollierten Fahrer, die Zahl der auf dem Betriebsgelände von Unternehmen durchgeführten Kontrollen, die Zahl der überprüften Arbeitstage und die Zahl der gemeldeten Verstöße enthalten.

Richtlinie 88/599/EWG des Rates	*Vorschlag* *Artikel 3*
Neuer Artikel	Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die bei den Kontrollen gemäß Artikel 2 Absatz 1 erhobenen statistischen Daten in folgende Kategorien aufgeschlüsselt werden: a) Straßenkontrolle: Art der Straße wie Autobahn, Bundesstraße, Nebenstraße; b) Kontrolle auf Betriebsgelände: (i) Art der Beförderungen wie grenzüberschreitender oder Binnenverkehr, Personen- oder Güterverkehr, Werksverkehr oder gewerblicher Verkehr, verderbliche oder nicht verderbliche Güter; (ii) Flottengröße des Unternehmens.

Richtlinie 88/599/EWG des Rates *Artikel 3*	*Vorschlag* *Artikel 4*
1. Straßenkontrollen werden an verschiedenen Orten zu beliebigen Zeiten in einem Teil des Straßennetzes durchgeführt,	1. Straßenkontrollen werden an verschiedenen Orten zu beliebigen Zeiten in einem Teil des Straßennetzes durchgeführt,

der so groß ist, dass eine Umgehung der Kontrollposten schwierig ist.	der so groß ist, dass eine Umgehung der Kontrollposten schwierig ist.
Neuer Absatz	2. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass a) auf bestehenden und geplanten Straßen Kontrollposten in ausreichender Zahl vorgesehen werden; insbesondere Tankstellen auf Autobahnen als Kontrollposten dienen können; b) Kontrollen nach einem System der zufälligen Rotation durchgeführt werden.
2. Gegenstand der Straßenkontrollen sind - die Tageslenkzeiten, die Unterbrechungen und die täglichen Ruhezeiten, im Falle eindeutiger Anzeichen für Unregelmäßigkeiten auch die Schaublätter der vorangegangenen Tage, die nach Artikel 15 Absatz 7 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 im Fahrzeug mitzuführen sind; - gegebenenfalls die letzte wöchentliche Ruhezeit; - das einwandfreie Funktionieren des Kontrollgeräts (Feststellung eines möglichen Mißbrauchs des Geräts und/oder der Schaublätter) oder gegebenenfalls Vorlage der in Artikel 14 Absatz 5 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 genannten Dokumente.	3. Gegenstand der Straßenkontrollen sind die in Anhang I Teil A genannten Elemente. Die Kontrollen können sich erforderlichenfalls auf einen spezifischen Gegenstand gemäß Anhang I Teil A konzentrieren.
3. Die Straßenkontrollen sind ohne Diskriminierung nach gebietsansässigen oder gebietsfremden Fahrzeugen und Fahrern durchzuführen.	4. Die Straßenkontrollen sind ohne Diskriminierung durchzuführen. Insbesondere dürfen die Kontrollbeamten nicht nach einem der folgenden Gesichtspunkte diskriminieren: a) Land der Zulassung des Fahrzeugs; b) Wohnsitzland des Fahrers; c) Land der Niederlassung des Unternehmens; d) Ursprung und Bestimmung der Beförderung.

4. Um die Aufgabe der zuständigen Kontrollbeamten zu erleichtern, ist ihnen folgendes zur Verfügung zu stellen: - eine Liste der zu überprüfenden Hauptpunkte; - eine mehrsprachige Zusammenstellung gängiger Ausdrücke aus dem Straßenverkehrswesen. Die Kommission wird den Mitgliedstaaten eine solche Zusammenstellung übermitteln.	5. Den zuständigen Kontrollbeamten ist Folgendes zur Verfügung zu stellen: a) eine Liste der zu überprüfenden Hauptpunkte gemäß Anhang I Teil A; b) eine bestimmte Standardkontrollausrüstung gemäß Anhang II.
5. Legt das Ergebnis einer Straßenkontrolle, der der Fahrer eines in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugs unterzogen wird, den Verdacht auf Verstöße nahe, die während der Kontrolle nicht aufgedeckt werden können, weil die erforderlichen Angaben fehlen, so leisten die zuständigen Behörden der betreffenden Mitgliedstaaten einander bei der Klärung Amtshilfe. Führt der zuständige Mitgliedstaat hierzu eine Kontrolle auf den Geschäftsgrundstücken des Unternehmens durch, so werden die Ergebnisse dieser Kontrolle dem betreffenden anderen Staat mitgeteilt.	6. Legt in einem Mitgliedstaat das Ergebnis einer Straßenkontrolle, der der Fahrer eines in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugs unterzogen wird, den Verdacht auf Verstöße nahe, die während der Kontrolle nicht aufgedeckt werden können, weil die erforderlichen Angaben fehlen, so leisten die zuständigen Behörden der betreffenden Mitgliedstaaten einander bei der Klärung Amtshilfe.

Richtlinie 88/599/EWG des Rates *Artikel 4*	*Vorschlag* *Artikel 6*
1. Bei der Planung der Kontrollen auf den Geschäftsgrundstücken der Unternehmen gemäß Artikel 2 Absatz 1 sind die Erfahrungen mit den verschiedenen Beförderungsarten zu berücksichtigen. Ferner werden Kontrollen auf den Geschäftsgrundstücken von Unternehmen durchgeführt, wenn die Straßenkontrollen schwere Zuwiderhandlungen gegen die Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 ergeben haben.	1. Bei der Planung der Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen sind die Erfahrungen mit den verschiedenen Beförderungsarten zu berücksichtigen. Ferner werden Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen durchgeführt, wenn bei Straßenkontrollen schwere Zuwiderhandlungen gegen die Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 sowie die Richtlinie 2002/15/EG ermittelt wurden.

2. Bei den Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen wird zusätzlich zu den bei den Straßenkontrollen überprüften Punkten Folgendes überprüft: - wöchentliche Ruhezeiten und Lenkzeiten zwischen diesen Ruhezeiten; - vierzehntägige Begrenzung der Lenkzeiten; - Ausgleich für die Verkürzung der täglichen oder wöchentlichen Ruhezeiten; - die Verwendung von Schaublättern und/oder die Planung der Arbeitszeiten der Fahrer.	2. Bei den Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen werden zusätzlich zu den in Anhang I Teil A genannten Elemente die in dessen Teil B genannten Elemente überprüft.
Neuer Absatz	3. Den zuständigen Kontrollbeamten ist Folgendes zur Verfügung zu stellen: a) eine Liste der zu überprüfenden Hauptelemente gemäß Anhang I Teil A und B; b) eine bestimmte Standardkontroll-ausrüstung gemäß Anhang II.
Neuer Absatz	4. Die zuständigen Kontrollbeamten in einem Mitgliedstaat tragen im Zuge ihrer Kontrollen allen Informationen Rechnung, die von der gemäß Artikel 7 Absatz 1 benannten Koordinierungsstelle für die Durchsetzung eines anderen Mitgliedstaates zur Geschäftstätigkeit des Unternehmens in diesem anderen Mitgliedstaat übermittelt wurden.
3. Im Sinne dieses Artikels sind Kontrollen, die bei den zuständigen Behörden anhand der von den Unternehmen auf Verlangen dieser Behörden vorgelegten einschlägigen Unterlagen durchgeführt werden, den Kontrollen auf den Geschäftsgrundstücken der Unternehmen gleichgestellt.	5. Für Zwecke der Absätze 1 bis 4 sind Kontrollen, die bei den zuständigen Behörden anhand der von den Unternehmen auf Verlangen dieser Behörden vorgelegten einschlägigen Unterlagen oder Daten durchgeführt werden, den Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen gleichgestellt.

Richtlinie 88/599/EWG des Rates *Artikel 5*	*Vorschlag* *Artikel 5*
1. Die Mitgliedstaaten führen mindestens zweimal jährlich aufeinander abgestimmte Straßenkontrollen der in den Geltungsbereich der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 fallenden Fahrer und Fahrzeuge durch.	Die Mitgliedstaaten führen mindestens sechs Mal jährlich miteinander abgestimmte Straßenkontrollen der in den Geltungsbereich der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 fallenden Fahrer und Fahrzeuge durch.
2. Diese Maßnahmen sind möglichst von den Kontrollorganen von zwei oder mehr Mitgliedstaaten in ihren jeweiligen Hoheitsgebieten gleichzeitig durchzuführen.	Diese Maßnahmen sind von den Kontrollorganen von zwei oder mehr Mitgliedstaaten in ihren jeweiligen Hoheitsgebieten gleichzeitig durchzuführen.

Richtlinie 88/599/EWG des Rates	*Vorschlag* *Artikel 7*
Neuer Absatz	1. Die Mitgliedstaaten benennen eine Koordinierungsstelle für die Durchsetzung. Diese Koordinierungsstelle nimmt folgende Aufgaben wahr: a) Sicherstellung der Koordinierung von Maßnahmen gemäß Artikel 4 und 6 zwischen den verschiedenen zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats und die Koordinierung von Maßnahmen gemäß Artikel 5 mit den entsprechenden Stellen in anderen Mitgliedstaaten; b) alle zwei Jahre Übermittlung statistischer Erhebungen an die Kommission gemäß Artikel 16 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 ; c) Erstellung einer schlüssigen nationalen Durchsetzungsstrategie; d) Hauptverantwortung für die Unterstützung der zuständigen Behörden anderer Mitgliedstaaten im Sinne von Artikel 4 Absatz 6. Die Koordinierungsstelle ist in dem in Artikel 13 Absatz 1 genannten Ausschuss vertreten.

Neuer Absatz	2. Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission die Koordinierungsstelle, und die Kommission unterrichtet die anderen Mitgliedstaaten.
Neuer Absatz	3. Der Austausch von Daten, Erfahrungen und Erkenntnissen zwischen den Mitgliedstaaten wird in erster Linie, aber nicht ausschließlich, durch den in Artikel 13 Absatz 1 genannten Ausschuss und gegebenenfalls durch eine von der Kommission gemäß dem in Artikel 13 Absatz 2 genannten Verfahren benannte entsprechende Stelle gefördert.

Richtlinie 88/599/EWG des Rates *Artikel 6*	*Vorschlag* *Artikel 8*
1. Die gemäß Artikel 17 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und Artikel 19 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 einander zu übermittelnden Angaben werden alle zwölf Monate, und zwar erstmals nach Ablauf von sechs Monaten ab Bekanntgabe dieser Richtlinie, und auf besonderes Ersuchen eines Mitgliedstaats auch in Einzelfällen ausgetauscht.	1. Die gemäß Artikel 17 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und Artikel 19 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 wechselseitig zu übermittelnden Informationen werden unter folgenden Bedingungen zwischen den Koordinierungsstellen, die der Kommission gemäß Artikel 7 Absatz 2 notifiziert wurden, ausgetauscht: a) regelmäßig mindestens einmal alle drei Monate ab dem 1. Januar 2005; b) auf ausdrückliches Ersuchen eines Mitgliedstaats in Einzelfällen.
Neuer Absatz	2. Die Mitgliedstaaten erstellen ein System für den elektronischen Informationsaustausch, wobei zur leichteren Verständlichkeit ein einheitliches Format verwendet wird.
2. Zu diesem Zweck verwenden die zuständigen Behörden eines jeden Mitgliedstaats ein von der Kommission im Einvernehmen mit den Mitgliedstaaten zu erstellendes einheitliches Berichtsmuster.	3. Zu diesem Zweck können die zuständigen Behörden eines jeden Mitgliedstaats das Einheitsformular für den Datenaustausch gemäß der Entscheidung 93/172/EWG der Kommission verwenden oder die Mitgliedstaaten können im Benehmen mit der Kommission ein gemeinsames System für den Datenaustausch beschließen.

Richtlinie 88/599/EWG des Rates	*Vorschlag* *Artikel 9*
Neuer Absatz	1. Die Mitgliedstaaten errichten ein gemeinsames System für die Risikobewertung von Unternehmen nach Maßgabe der Anzahl und Schwere der von den einzelnen Unternehmen begangenen Verstöße gegen die Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 oder gegen die Richtlinie 2002/15/EG. Unternehmen mit einer hohen Risikobewertung sind strenger und häufiger zu prüfen und bei der Ermittlung wiederholter Verstöße mit schwereren Sanktionen zu belegen. Die Kriterien und Durchführungsvorschriften für ein solches System werden von der Kommission nach dem in Artikel 13 Absatz 2 genannten Verfahren festgelegt, wobei berücksichtigt wird, in welchem Umfang die in Absatz 4 des vorliegenden Artikels genannten Verstöße begangen wurden.
Neuer Absatz	2. Zu den von den Mitgliedstaaten verhängten Sanktionen gehören die zeitweilige Stilllegung des Fahrzeugs und/oder im Personenverkehr die Verpflichtung des Fahrers zum Einlegen einer täglichen Ruhezeit sowie Entzug, Aufhebung oder Beschränkung einer Verkehrsgenehmigung oder Fahrerlaubnis. Die Anwendung von Sanktionen muss wirksam, angemessen und abschreckend sein.
Neuer Absatz	3. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ein System angemessener finanzieller Sanktionen für den Fall besteht, dass Unternehmen oder mit ihnen verbundene Verlader, Spediteure oder Unterauftragnehmer durch die Nichtbeachtung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 sowie der Richtlinie 2002/15/EG Profit erzielen.
Neuer Absatz	4. Die Mitgliedstaaten betrachten insbesondere die folgenden Verstöße gegen die Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 sowie die Richtlinie 2002/15/EG als schwerwiegend:

	a) Überschreitung der täglichen, 6-tägigen oder 14-tägigen Höchstlenkzeiten um mindestens 20%; b) Unterschreitung der täglichen oder wöchentlichen Mindestruhezeiten um mindestens 20%; c) Unterschreitung der Mindestunterbrechung um mindestens 33%; d) Überschreitung der wöchentlichen Höchstarbeitszeit von 60 Stunden um mindestens 20%;
Neuer Absatz	5. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die für diese Verstöße festgelegten Sanktionen mit. Die Kommission unterrichtet die anderen Mitgliedstaaten hierüber .

Richtlinie 88/599/EWG des Rates	*Vorschlag* *Artikel 10*
Neuer Absatz	Die Mitgliedstaaten legen die Sanktionen fest, die bei einem Verstoß gegen die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften zur Umsetzung dieser Richtlinie zu verhängen sind, und treffen alle geeigneten Maßnahmen, um deren Durchsetzung zu gewährleisten. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen diese Vorschriften der Kommission spätestens an dem in Artikel 16 genannten Tag mit.

Richtlinie 88/599/EWG des Rates	*Vorschlag* *Artikel 11*
Neuer Absatz	Innerhalb von drei Jahren nach Inkrafttreten dieser Richtlinie legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht vor, worin die in den Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für bestimmte Verstöße vorgesehenen Sanktionen untersucht werden.

Neuer Absatz	Der Bericht zeigt auf, inwiefern die Sanktionen sich unterscheiden und inwiefern eine Harmonisierung der Mindest- und Höchststrafe für einen bestimmten Verstoß angestrebt werden sollte.

Richtlinie 88/599/EWG des Rates	*Vorschlag* *Artikel 12*
Neuer Absatz	1. Die Kommission erstellt nach dem in Artikel 13 Absatz 2 genannten Verfahren Leitlinien für bewährte Verfahren bei der Durchsetzung. Diese Leitlinien werden in den Zweijahresbericht gemäß Artikel 16 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 aufgenommen.
Neuer Absatz	2. Die Mitgliedstaaten richten gemeinsame Ausbildungsprogramme über bewährte Verfahren ein, die mindestens einmal jährlich durchzuführen sind, und fördern den mindestens einmal jährlich vorzunehmenden Austausch von Personal der Koordinierungsstelle mit anderen Mitgliedstaaten.
Neuer Absatz	3. Befand sich der Fahrer während des in Artikel 15 Absatz 7 Unterabsatz 1 erster Gedankenstrich der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 genannten Zeitraums im Krankheits- oder Erholungsurlaub, so muss er auf Ersuchen des zuständigen Kontrollbeamten einen von seinem Arbeitgeber ordnungsgemäß ausgestellten Beleg vorweisen. Dieser Beleg wird nach dem in Artikel 13 Absatz 2 genannten Verfahren von der Kommission entworfen.

Richtlinie 88/599/EWG des Rates	*Vorschlag* *Artikel 13*
Neuer Absatz	1. Die Kommission wird von dem gemäß Artikel 18 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 eingesetzten Ausschuss unterstützt.
Neuer Absatz	2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8. Der in Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG festgelegte Zeitraum beträgt drei Monate.
Neuer Absatz	3. Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

Richtlinie 88/599/EWG des Rates	*Vorschlag* *Artikel 14*
Neuer Absatz	1. Auf Antrag eines Mitgliedstaats oder von Amts wegen erlässt die Kommission nach dem in Artikel 13 Absatz 2 genannten Verfahren Durchführungsmaßnahmen, mit denen insbesondere folgende Ziele verfolgt werden: a) Klärung der Bestimmungen der Verordnung und Sicherstellung eines gemeinsamen Ansatzes; b) Förderung eines einheitlichen Ansatzes der verschiedenen Kontrollorgane; c) Förderung des Dialogs zwischen der Industrie und den Kontrollorganen.

Richtlinie 88/599/EWG des Rates	*Vorschlag* *Artikel 15*
Neuer Absatz	Die zur Anpassung der Anhänge an die Fortentwicklung bewährter Praktiken notwendigen Änderungen werden nach dem in Artikel 13 Absatz 2 genannten Verfahren vorgenommen.

Richtlinie 88/599/EWG des Rates *Artikel 7*	*Vorschlag* *Artikel 16*
1. Die Mitgliedstaaten mit Ausnahme der Portugiesischen Republik setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen, spätestens am 1. Januar 1989 in Kraft. Die Portugiesische Republik setzt die genannten Vorschriften spätestens am 1. Januar 1990 in Kraft.	1. Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis spätestens zum 1. Januar 2006 nachzukommen. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Rechts- und Verwaltungsvorschriften sowie eine Entsprechungstabelle zwischen den Vorschriften und dieser Richtlinie.
2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission ihre Rechts- und Verwaltungsvorschriften mit, die die Anwendung dieser Richtlinie betreffen.	Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.
Neuer Absatz	2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten Bestimmungen der nationalen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Richtlinie 88/599/EWG des Rates	*Vorschlag* *Artikel 17*
Neuer Absatz	Die Richtlinie 88/599/EWG wird mit Wirkung ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens aufgehoben.

Richtlinie 88/599/EWG des Rates	*Vorschlag* *Artikel 18*
Neuer Absatz	Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Richtlinie 88/599/EWG des Rates *Artikel 8*	*Vorschlag* *Artikel 19*
Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.	Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

FINANZBOGEN ZU RECHTSAKTEN

Politikbereich(e): Landverkehrs-, Luftverkehrs- und Seeverkehrspolitik

Tätigkeit(en):

BEZEICHNUNG DER MASSNAHME: VORSCHLAG FÜR EINE RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES ÜBER MINDESTBEDINGUNGEN FÜR DIE DURCHFÜHRUNG DER RICHTLINIE 2002/15/EG SOWIE DER VERORDNUNGEN (EWG) NR. 3820/85 UND (EWG) NR. 3821/85 DES RATES ÜBER SOZIALVORSCHRIFTEN FÜR TÄTIGKEITEN IM KRAFTVERKEHR

1. HAUSHALTSLINIE(N) (NUMMER UND BEZEICHNUNG)

B2-704A

2. ALLGEMEINE ZAHLENANGABEN

2.1. Gesamtmittelausstattung der Maßnahme (Teil B) : 40 000 €

2.2. Laufzeit:

(Jahr des Beginns und des Abschlusses der Maßnahme)

2.3. Mehrjährige Gesamtvorausschätzung der Ausgaben

(a) Fälligkeitsplan für Verpflichtungsermächtigungen/Zahlungsermächtigungen (finanzielle Intervention) (*vgl. Ziffer 6.1.1*)

in Mio. € (*bis zur 3. Dezimalstelle*)

	Jahr [n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 und Folge-jahre]	Insge-samt
Verpflichtungser-mächtigungen (VE)							
Zahlungser-mächtigungen (ZE)							

(b) Technische und administrative Hilfe und Unterstützungsausgaben (*vgl. Ziffer 6.1.2.*)

VE	40000						
ZE	40000						

Zwischensumme a+b							
VE	40000						
ZE	40000						

(c) Gesamtausgaben für Humanressourcen und Verwaltung *(vgl. Ziffer 7.2 und 7.3)*

Verpflichtungs-ermächtigungen / Zahlungs-ermächtigungen	43200						

a+b+c insgesamt							
VE	83200						
ZE	83200						

2.4. Vereinbarkeit mit der Finanzplanung und der Finanziellen Vorausschau

X Der Vorschlag ist mit der derzeitigen Finanzplanung vereinbar.

[…] Der Vorschlag erfordert eine Anpassung der betreffenden Rubrik der Finanziellen Vorausschau.

[…] Der Vorschlag macht ggf. eine Anwendung der interinstitutionellen Vereinbarung erforderlich.

2.5. Finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen: [1]

X Der Vorschlag hat keinerlei finanzielle Auswirkungen (betrifft die technischen Aspekte der Durchführung einer Maßnahme).

ODER

[…] Folgende finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen sind zu erwarten:

in Mio. EUR (bis zur 1. Dezimalstelle)

		Stand vor Maßnahme [Jahr n-1]	Stand nach der Maßnahme					
Haushalts-linie	Einnahmen		[Jahr n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5]
	a) Einnahmen nominal							
	b)Differenz	*Δ*						

3. HAUSHALTSTECHNISCHE MERKMALE

Art der Ausgaben		**Neu**	**EFTA-Beteiligung**	**Beteiligung von Beitrittsländern**	**Rubrik der FV**
NOA	Getrennte Mittel	NEIN	NEIN	NEIN	3

[1] Weitere Informationen sind den beigefügten Erläuterungen zu entnehmen.

4. RECHTSGRUNDLAGE

Artikel 71 EG-Vertrag.

5. BESCHREIBUNG UND BEGRÜNDUNG

5.1. Notwendigkeit einer Maßnahme der Gemeinschaft[2]

5.1.1. Ziele

Der beratende Ausschuss hat folgende Aufgaben:

- Untersuchung spezifischer Fragen der Durchsetzung und Erarbeitung von Empfehlungen bzw. Entscheidungen.
- Verbreitung bewährter Verfahren.
- Unterstützung eines einheitlichen Ansatzes bei der Auslegung der Richtlinie und damit verbundener Rechtsakte der Gemeinschaft sowie der Durchsetzung derselben.

5.1.2. Maßnahmen im Zusammenhang mit der Ex-ante-Bewertung

Interne Erörterung entsprechender Sachfragen, mit denen die Gruppe sich befassen soll.

5.1.3. Maßnahmen infolge der Ex-post-Bewertung

Interne Evaluierung von Reaktionen der Gruppe in Bezug auf Auswirkungen abgestimmter Punkte.

5.2. Geplante Einzelmaßnahmen und Modalitäten der Intervention zu Lasten des Gemeinschaftshaushalts

– Zielgruppe(n) - (nach Möglichkeit Angabe der Zahl der Empfänger),

Das Kraftverkehrsgewerbe der Europäischen Union im Allgemeinen und die im Güter- und Personenkraftverkehr beschäftigten Fahrer im Besonderen; die zuständigen Kontrollorgane der Mitgliedstaaten.

– Spezielle Ziele für den Planungszeitraum (in messbaren Größen);

Der beratende Ausschuss leistet Unterstützung bei folgenden Arbeiten:

- Festlegung a) etwaiger Anhebungen des Prozentsatzes der mindestens durchzuführenden Kontrollen; b) etwaiger Erweiterungen der Prüfliste für Straßenkontrollen; c) der grenzübergreifend kompatiblen Standardausrüstung; d) gemeinsamer Kriterien für die Risikobewertung der Unternehmen; eines gemeinsamen Konzepts für die Anerkennung von Belegen über Jahres- und Krankheitsurlaub;
- Einrichtung eines Systems für den elektronischen Datenaustausch;

---

[2] Weitere Informationen sind den beigefügten Erläuterungen zu entnehmen.

- Ermittlung bewährter Verfahren sowie
- Erarbeitung einer unionsweit einheitlichen Sichtweise in Bezug auf Anwendung und Durchsetzung der gemeinschaftlichen Regeln.

Die nachfolgenden Punkte 6 und 7 enthalten Angaben zu den Ressourcen, die dem Ausschuss für die Sekretariatsarbeit und die Organisation von Konferenzen zur Verfügung stehen. Die Kosten werden aus den laufenden Haushaltslinien bestritten.

5.3. Durchführungsmodalitäten

Beratender Ausschuss im Sinne des Beschlusses 1999/468/EG des Rates.

6. FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

6.1. Finanzielle Gesamtbelastung für Teil B des Haushalts (während des gesamten Planungszeitraums)

6.1.1. Finanzielle Intervention

VE in Mio. € (bis zur 3. Dezimalstelle)

Aufschlüsselung	[Jahr n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n + 5 und folgende Haushaltsjahre]	Insgesamt
Maßnahme 1							
Maßnahme 2							
usw.							
GESAMT							

6.1.2. Technische und administrative Hilfe, Unterstützungsausgaben und IT-Ausgaben (Verpflichtungsermächtigungen)

	[Jahr n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n + 5 und Folgejahre]	Insgesamt
1) Technische und administrative Hilfe:							
a) Büros für technische Hilfe (BTH)							

b) Sonstige Formen der technischen und administrativen Hilfe: - intra-muros: - extra muros : *davon für Aufbau und Wartung rechnergestützter Verwaltungssysteme:*							
Zwischensumme 1							
2) Unterstützungsausgaben							
a) Studien							
Sachverständigensitzungen	40000						
c) Information und Veröffentlichungen							
Zwischensumme 2	40000						
GESAMT	40000						

6.2. Berechnung der Kosten für jede zu Lasten von Teil B vorgesehene Einzelaktion (während des gesamten Planungszeitraums)[3]

VE in Mio. € (bis zur 3. Dezimalstelle)

Aufschlüsselung	Art der Teilergebnisse /Outputs (Projekte, Dateien)	Zahl der Teil-ergebnisse /Outputs (für die Jahre 1…n insgesamt)	Durchschnitts-kosten pro Einheit	Gesamtkosten (für die Jahre 1…n insgesamt)
	1	2	3	4=(2X3)
Maßnahme 1 *Beratende Gruppe*	Empfehlung / Entscheidung	*4 Sitzungen jährlich*	*10000*	*40000*
GESAMTKOSTEN				

[3] Weitere Informationen sind den beigefügten Erläuterungen zu entnehmen.

7. AUSWIRKUNGEN AUF PERSONAL- UND VERWALTUNGSAUSGABEN

7.1. Auswirkungen im Bereich der Humanressourcen

Art der Ressourcen		Zur Durchführung der Maßnahme einzusetzendes Personal: vorhandene und/oder zusätzliche Ressourcen		Insgesamt	Beschreibung der Aufgaben, die im Zuge der Durchführung der Maßnahme anfallen
		Zahl der Dauerplanstellen	Zahl der Planstellen auf Zeit		
Beamte oder Bedienstete auf Zeit	A B C	0,4		0,4	*Versorgung des Ausschusses*
Sonstige Humanressourcen					
Insgesamt		0,4		0,4	

7.2. Finanzielle Gesamtbelastung durch den Personalbedarf

Art der Humanressourcen	Beträge (in EUR)	Berechnungsweise*
Beamte Bedienstete auf Zeit	43200	0,4 x 108 000 (Kosten pro Einheit), Titel A1, A2, A4, A5 and A7
Sonstige Humanressourcen (Angabe der Haushaltslinie)		
Insgesamt	43200	

Die Beträge entsprechen den Gesamtausgaben für 12 Monate.

7.3. Sonstige Verwaltungsausgaben im Zusammenhang mit der Maßnahme

Haushaltslinie (Nummer und Bezeichnung)	Beträge (in €)	Berechnungsweise
Gesamtmittelausstattung (Titel A-7) A-701 Dienstreisen A-7030 – Sitzungen A-7031 Obligatorische Ausschüsse[1] A-7032 – Nichtobligatorische Ausschüsse[1] A-7040 – Konferenzen A-705 - Untersuchungen und Konsultationen Sonstige Ausgaben (im Einzelnen anzugeben)		
Informationssysteme (A-5001/A-4300)		
Andere Ausgaben - Teil A (im Einzelnen anzugeben)		
Insgesamt	Keine	

Die Beträge entsprechen den Gesamtausgaben für 12 Monate.

[1] Angabe von Kategorie und Gruppe des Ausschusses.

I.	Jährlicher Gesamtbetrag (7.2 + 7.3)	€ 43200
II.	Dauer der Maßnahme	unbestimmt
III.	Gesamtaufwand für die Maßnahme (I x II)	€ 43200

8. ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG

8.1. Überwachung

Laufend.

8.2. Modalitäten und Periodizität der vorgesehenen Bewertung

Im Anschluss an vierteljährliche Sitzungen.

9. BETRUGSBEKÄMPFUNGSMASSNAHMEN

Kostenangaben von Sachverständigen nach den Regeln der Kommission auf Übereinstimmung geprüft.

FOLGENABSCHÄTZUNGSBOGEN

AUSWIRKUNGEN DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS AUF DIE UNTERNEHMEN UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG DER KLEINEN UND MITTLEREN UNTERNEHMEN (KMU)

TITEL DES VORSCHLAGS

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Mindestbedingungen für die Durchführung der Richtlinie 2002/15/EG sowie der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr.

DOKUMENTENNUMMER

VORSCHLAG

1. *Warum ist ein Rechtsakt der Gemeinschaft in diesem Bereich unter dem Gesichtspunkt der Subsidiarität notwendig und was sind die Hauptziele?*

   Der Rechtsakt der Gemeinschaft gründet sich auf Artikel 71 EG-Vertrag. Die Organisation des Straßenverkehrssektors ist einer der wesentlichen Faktoren bei der Durchführung der gemeinsamen Verkehrspolitik. Die Festlegung einheitlicher, in gleicher Weise ausgelegter Regeln für die Durchsetzung der Vorschriften im Straßenverkehr ist angesichts der Bedeutung dieses Verkehrsträgers in der Gemeinschaft, der Liberalisierung des Marktzugangs und der notwendigen Gewährleistung eines unverfälschten Wettbewerbs zwischen den Unternehmen immer wichtiger geworden. Dies gilt besonders im Hinblick auf den bevorstehenden Beitritt mittel- und osteuropäischer Länder zur Gemeinschaft. Der stetige Anstieg der Anzahl gemeinschaftsweit ermittelter Verstöße in den letzten zehn Jahren erfordert eine Reaktion mit hinreichend abschreckender Wirkung in allen Mitgliedstaaten. Eine Erhöhung der Mindestanzahl der Kontrollen ist ein ehrgeiziges, aber realistisches Ziel. Die qualitativ bessere Durchsetzung der Vorschriften durch die Verbreitung bewährter Verfahren, gemeinsame Ausbildungsprogramme und eine Standardausrüstung für das Kontrollpersonal sollte gemeinschaftsweit gefördert werden, um potenzielle Wettbewerbsverfälschungen zu vermeiden. Durch eine stärkere Koordinierung zwischen den Kontrollorganen eines Mitgliedstaats und verschiedener Mitgliedstaaten kann das Gesamtniveau der Einhaltung der Vorschriften nur gesteigert werden. Indem gemeinschaftsweit festgelegt wird, welche Verstöße als schwerwiegend zu betrachten sind, wird ein einheitlicher Ansatz für den schwerpunktmäßigen Ressourceneinsatz gefördert und Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten, die von skrupellosen Betreibern ausgenutzt werden könnten, verschwinden.

   Der Rechtsakt trägt auch der anstehenden Einführung des digitalen Fahrtenschreibers Rechnung, der eine bessere Einhaltung der bestehenden Regeln fördern und den Kontrollorganen und der Industrie gleichermaßen die Überwachung des Niveaus der Einhaltung erleichtern wird.

Dieser Vorschlag stützt sich auf Beiträge, die im Laufe mehrerer Jahre von Seiten der Industrie, von Einzelpersonen, Verbänden und Sachverständigen übermittelt wurden, die sich ausnahmslos für eine bessere Durchsetzung der Vorschriften aussprachen. Daneben trägt der Vorschlag diversen Änderungswünschen in Bezug auf die Durchsetzung der gemeinschaftsrechtlichen Sozialvorschriften Rechnung, die das Europäische Parlament in erster Lesung vorgebracht hat (vgl. Absätze 8, 30, 36 und 53 der Begründung).

AUSWIRKUNGEN AUF DIE UNTERNEHMEN

2. *Betroffene*

– *Welche Wirtschaftszweige?*

Der Vorschlag wird alle Fahrer von Fahrzeugen, die der Verordnung unterfallen, betreffen, d.h.

a) Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 t; sowie

b) Fahrzeuge, die zur Beförderung von mehr als 9 Fahrgästen einschließlich des Fahrers verwendet werden.

Somit sind die meisten Güter- und Personenverkehrsunternehmen betroffen.

– *Welche Unternehmensgrößen (welcher Anteil kleiner, mittlerer, großer Unternehmen)?*

Laut einem 1995 von den Sozialpartnern auf europäischer Ebene erstellten Bericht sind im Personenverkehr ca. 1,2 Mio., im gewerblichen Güterverkehr ca. 2,1 Mio. und im Werkverkehr weitere 3 bis 3,5 Mio. Personen tätig. Einem Eurostat-Bericht (4/2000) zufolge beschäftigt ein Kraftverkehrsunternehmen in der Europäischen Union durchschnittlich 3,3 Personen. Die Konzentration von KMU im Straßenverkehrssektor ist somit sehr hoch.

– *Befinden sich diese Unternehmen in bestimmten geographischen Gebieten?*

In der Hälfte der Mitgliedstaaten liegt die durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten pro Unternehmen zwischen 1 und 5. Diese Mitgliedstaaten liegen eher am Rand der Europäischen Union, wie Schweden, Finnland und Irland, oder sind Mittelmeerländer, z.B. Spanien, Italien und Griechenland. Die höchsten durchschnittlichen Beschäftigtenzahlen sind in den Benelux-Ländern, Deutschland, Frankreich und im Vereinigten Königreich zu finden.

3. *Verpflichtungen der Unternehmen aufgrund der Richtlinie*

Der Verkehrsunternehmer wird seine Geschäftstätigkeit so zu gestalten haben, dass die Regeln für die höchstzulässigen Arbeits- und Lenkzeiten, Unterbrechungen und Mindestruhezeiten eingehalten werden. Für diejenigen Unternehmen, die dies bereits tun, dürften sich keine wesentlichen Änderungen ergeben, da die Grundregeln für die täglichen Lenkzeiten unverändert bleiben. Allerdings werden zum 23. März 2005 die sektorspezifischen Vorschriften zur Arbeitszeit für mobile Arbeitnehmer eingeführt, was eine Neuorganisation der Arbeitszeiten für Fahrer notwendig machen könnte.

Die Arbeitgeber werden aufgrund der Durchsetzung dieser neuen Vorschriften gezwungen sein, ihrer Verantwortung gewissenhafter gerecht zu werden.

4. *Voraussichtliche wirtschaftliche Folgen der Richtlinie*

– *auf die Beschäftigung*

Die Stellung gesetzestreuer Unternehmen wird gestärkt, und es ist gut möglich, dass ihr Marktanteil wachsen wird. In Bezug auf die Straßenverkehrssicherheit dürfte das Hinwirken auf eine bessere Einhaltung der Regeln sicherstellen, dass die Leistungsfähigkeit der Fahrer nicht durch Übermüdung beeinträchtigt wird, so dass eine Verbesserung der Dienstqualität zu erwarten ist. Die bessere Einhaltung der Vorschriften wird den Beruf des Kraftfahrers attraktiver machen.

– *auf Investitionen und Unternehmensgründungen*

Die Erkenntnis, dass die Sozialvorschriften strikter durchgesetzt werden, wird die Verkehrsunternehmen und Fahrer eher von Verstößen abhalten und könnte die Investition von Zeit und Geld im logistischen Bereich der Unternehmen fördern. Möglicherweise muss bei der Terminplanung der Möglichkeit, einer Straßenkontrolle unterzogen zu werden, Rechnung getragen werden.

– *auf die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen*

Ziel der Richtlinie ist eine bessere Durchsetzung der Sozialvorschriften. Dies wird die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen fördern und die Ungewissheit darüber, wie der Vollzug der Vorschriften bei Fahrten durch andere Mitgliedstaaten gehandhabt wird, vermindern. Die Richtlinie wird abschreckend auf Unternehmen wirken, die die Vorschriften übertreten und auf diese Weise einen unlauteren Wettbewerb praktizieren.

5. *Sieht der Vorschlag Maßnahmen vor, die der besonderen Situation der kleinen und mittleren Unternehmen Rechnung tragen (geringere oder unterschiedliche Anforderungen u.ä.) ?*

Der Vorschlag enthält keine besonderen Maßnahmen in dieser Hinsicht, da die Mehrheit der Unternehmen bereits dieser Kategorie zuzurechnen und sich der geltenden Regeln bewusst ist.

KONSULTATION:

6. *Führen Sie die Organisationen auf, die zu dem vorgeschlagenen Rechtsakt konsultiert wurden, und stellen Sie deren wichtigste Auffassungen dar.*

Dieser Vorschlag berücksichtigt die Ergebnisse eines Fragebogens über Initiativen zur Förderung einer wirksamen und effizienten Durchsetzung von Rechtsvorschriften, der 1998 allen Mitgliedstaaten übermittelt wurde. Es wird allgemein anerkannt, dass es notwendig ist, das Gesamtniveau der Kontrollen anzuheben, Schulungsmaßnahmen durchzuführen und eine bessere Zusammenarbeit und Koordinierung sowie den Austausch bewährter Praktiken zwischen allen Mitgliedstaaten zu fördern. In einigen Beiträgen wurde die Notwendigkeit

hervorgehoben, gemeinsame Prioritäten zu ermitteln und festzulegen, welche Verstöße als schwerwiegend zu betrachten sind.

Es wurden Stellungnahmen von Kontrollbeamten eingeholt, nämlich von *Euro Control Route*, einer internationalen Organisation, die Teilnehmer aus Kontrollorganen von acht Mitgliedstaaten – UK, IRL, F, D, BENELUX und E – umfasst. Während die Stellungnahmen weitgehend im Einklang mit dem Vorschlag standen, wurde die praktische Durchführbarkeit einer erheblichen Ausdehnung der Straßenkontrollen in Frage gestellt; NL äußerte Bedenken in Bezug auf die Einbeziehung der Arbeitszeitregeln in die Kontrollen, UK empfahl, den Erfolg nicht nur an der Steigerung der Zahl der Kontrollen zu messen. Angesichts der Bedeutung, die die Mitgliedstaaten der ordnungsgemäßen Durchsetzung der Arbeitszeitvorschriften bei den Beratungen über die Richtlinie zur sektoralen Arbeitszeitregelung im Rat beimaßen, ist die Kommission der Auffassung, dass die Gelegenheit zur Einführung eines einheitlichen Ansatzes für die Durchsetzung der Arbeitszeitvorschriften nicht versäumt werden sollte.

Die von den Sozialpartnern vorgebrachten inoffiziellen Stellungnahmen zur Überarbeitung der Richtlinie wurden beim Abfassen dieses Vorschlags berücksichtigt. Die offizielle Stellungnahme des Ausschusses für den sektoralen Dialog zwischen den Sozialpartnern im Anschluss an eine offizielle Konsultation am 24. Januar 2003 steht allerdings noch aus.

Den Änderungsanträgen in der Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 14. Januar 2003[1] zum Vorschlag KOM(2001) 573 endg. der Kommission wurde im verfügenden Teil der vorgeschlagenen Richtlinie Rechnung getragen.

---

[1] S. Fußnote 20.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333